This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

HARVARD LAW SCHOOL
LIBRARY

Colombia (United States of Colombia, 1863-1885) Laws, statutes, etc.

CODIGO DE COMERCIO

PARA LOS

ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA

SANCIONADO POR EL CONGRESO NACIONAL EN 1870

B

I

MODIFICADO POR EL DE 1873

(LEI 10 DE 11 DE MARZO)

BOGOTÁ

IMPRENTA DE GAITAN

1874

S
COL
EST

CODIGO DE COMERCIO.

EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA,

En ejecucion de la atribucion 5.ª artículo 17 de la Constitucion,

DECRETA:

TITULO I.

Preliminar.

Art. 1.° El comercio marítimo comprende: el comercio esterior de cabotaje i costanero de la Union, cuyo réjimen i administracion corresponde al Gobierno federal.

Art. 2.° Las materias no comprendidas en este Código ni en las leyes sobre navegacion marítima o de rios que bañen mas de un Estado de la Union Colombiana, son de la incumbencia especial de los Estados, aun cuando incidentalmente puedan rozarse con el comercio esterior, o el costanero o fluvial entre los Estados de la misma Union.

Art. 3.° Llámase comercio *de cabotaje* el que se hace entre dos puertos de la Union, habilitados para el comercio esterior, o en que hai establecidas Aduanas; i comercio *costanero* o de cabotaje menor, el que se hace entre dos puertos no habilitados para el comercio esterior, o entre uno de éstos i otro de los primeros.

Art. 4.° Todo lo que en este Código se diga de Tribunales de comercio, debe entenderse dicho igualmente de aquellos que hagan sus veces donde no los haya especiales.

Siempre que el mismo Código se refiera a la lejislacion civil comun, o a las leyes civiles ordinarias, debe entenderse que se trata de la lejislacion o de las leyes civiles del respectivo Estado en donde deban tener aplicacion.

TITULO II.

De las naves mercantes i de los propietarios i copropietarios de ellas.

CAPÍTULO I.

DE LAS NAVES MERCANTES.

Art. 5.° La palabra *nave* comprende el casco i quilla, los aparejos i accesorios de toda embarcacion principal, sea cual fuere su denominacion i magnitud, i sea de vela, remo o vapor.

Art. 6.° El nombre colectivo *aparejos* designa los palos, botes, an-

585986

clas, cables, jarcias, velámen, mástiles, vergas i todos los demas objetos fijos o sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobras i navegacion.

No designa ni comprende el armamento, vituallas, flete devengado i salarios anticipados a la tripulacion.

Art. 7.° Las naves son muebles en lo jeneral.

Sinembargo, ellas responden de las deudas comunes i privilejiadas del propietario; i pueden ser perseguidas en poder de terceros por los acreedores de éste i están sujetas a todas las modificaciones que introduce este Código en los principios que reglan la condicion legal de los bienes muebles.

Art. 8.° La nave conserva su identidad, aun cuando las materias que la formen sean sucesivamente cambiadas.

Deshecha i reconstruida la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como una embarcacion nueva i distinta.

Art. 9.° Ninguna nave será considerada como colombiana si no estuviere matriculada con arreglo a las disposiciones que contiene la lei sobre marina mercante nacional.

Art. 10. El dominio de las naves se adquiere por los mismos modos que las cosas en jeneral, i ademas por la construccion, el apresamiento regular i el comiso en los casos previstos por las leyes.

Art. 11. Para adquirir la nave por prescripcion se requiere, a mas de título i buena fe, el trascurso de diez años contados en la forma que establece el derecho comun.

Faltando título traslaticio de dominio, solo podrá adquirirse la propiedad de la nave por la prescripcion estraordinaria de treinta años, segun las leyes civiles ordinarias.

El Capitan no puede adquirir por prescripcion la propiedad de la nave que gobierna a nombre de otro.

Art. 12. La adquisicion de la nave construida con maderas ajenas queda sometida a las reglas que para estos casos *trae* el derecho comun.

Art. 13. Si la nave fuere adquirida por construccion, el propietario no podrá hacerla navegar miéntras que no sea visitada, reconocida i declarada en buen estado para la navegacion, por peritos que nombrará la autoridad competente.

Art. 14. El apresamiento i el comiso son declarados por los tribunales competentes.

Art. 15. La propiedad de las naves colombianas vendidas fuera del territorio de la Union, se trasmite segun las leyes o usos vijentes en el lugar del contrato.

Art. 16. La enajenacion de la nave importa la de todos los aparejos i pertrechos que la pertenezcan, a no ser que sean escluidos por convenio de las partes.

Art. 17. Vendida la nave a la sazon de hallarse en viaje, corresponderán íntegramente al comprador los fletes que devengue en ese viaje desde que recibió su último cargamento.

Pero si al tiempo de la venta hubiere llegado la nave a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

Las partes, sinembargo, podrán estipular en ámbos casos lo que mas les convenga.

Art. 18. El dominio de la nave adquirida por construccion o contrata no podrá ser justificado contra terceros, sino con la escritura pública que deberá otorgarse en un rejistro especialmente destinado a este objeto.

Adquirida por sucesion testamentaria, sucesion intestada o apresamiento, la propiedad no podrá ser probada, segun el caso, sino con testimonio fehaciente del testamento, actas de adjudicacion o sentencia de Tribunal competente.

Las disposiciones del inciso primero no se estienden a las naves que midan ménos de diez toneladas.

Art. 19. La enajenacion de la nave dentro o fuera de la Union, se entiende ejecutada con todas las responsabilidades que la afectan i salvos los privilejios que establece la lei.

El vendedor dará al comprador una nota firmada de todas las deudas privilejiadas que reconozca la nave, i esa nota deberá insertarse en la escritura respectiva.

La falta de la nota, habiendo deudas, o la omision de alguna de ellas, establece una presuncion de la mala fe contra el vendedor.

Art. 20. Son créditos privilejiados sobre la nave o su precio:

1.° Los costos de salvamento i los salarios de los pilotos lemanes.

2.° Los derechos de puerto actualmente establecidos i los que mas adelante se establezcan.

3.° El salario de los depositarios i guardianes de la nave, i los gastos causados en la conservacion del casco i aparejos desde su entrada al puerto hasta su venta.

4.° La renta del almacen donde fueren custodiados los aparejos i pertrechos de la nave.

5.° Los sueldos, gratificaciones i desembolsos del Capitan, i los salarios de los oficiales i marineros que compongan la tripulacion en el último viaje, sin perjuicio de su privilejio por el flete.

Contratados para un viaje de ida i vuelta, estos dos viajes serán considerados como uno solo para la aplicacion de este privijejio.

El Capitan i la tripulacion no gozarán de este privilejio, si se hubieren ajustado *a la parte o al flete.*

6.° Todas las deudas que durante el último viaje hubiere contraido el Capitan en beneficio de la nave, para satisfacer cualquiera necesidad urjente e inevitable, inclusas las causadas por la toma de víveres a los pasajeros i venta de parte del cargamento con este mismo objeto.

7.° Las cantidades que se deban al último vendedor de la nave o a los proveedores de materiales, artesanos i obreros empleados en su construccion, si no hubiere hecho viaje alguno despues de la venta o construccion, i las sumas debidas por trabajos, mano de obra i suministros empleados en la reparacion, apresto i aprovisionamiento de la nave para su último viaje, si ya hubiere navegado.

El privilejio de los proveedores, artesanos i obreros de que habla el inciso precedente, se estiende al caso en que la construccion o reparacion, el apresto o aprovisionamiento se haya verificado por un ajuste alzado, a no ser que el propietario acredite que dió conocimiento del contrato a los proveedores, artesanos i trabajadores por avisos en los periódicos o de otra manera legal.

Aun en este caso, los proveedores, artesanos i obreros podrán usar de la accion subsidiaria que otorgue la lei civil comun, i reclamar del propietario la cantidad que deba al empresario.

El privilejio otorgado en la segunda parte del inciso 1.° es estensivo a las cantidades debidas por reparacion de los deterioros que sufra la nave de reciente construccion, ántes de haber realizado su primer viaje.

8.° Las sumas prestadas a la gruesa sobre el casco i quilla de la nave con el objeto de repararla, aprestarla i aprovisionarla para su último viaje.

9.° Las primas de los seguros contratados para el último viaje sobre los objetos indicados en el número precedente.

10. Las indemnizaciones debidas por el valor de las mercaderías cargadas i no entregadas i por las averías sufridas por culpa del Capitan o de la tripulacion; i tambien las indemnizaciones que se deban a los pasajeros en razon de los objetos introducidos a la nave i puestos al cuidado del Capitan, i a los dueños del dinero, alhajas o piedras preciosas que el Capitan haya tomado a flete, segun los conocimientos firmados por él.

Art. 21. Los privilejios enunciados en el anterior artículo comprenden tanto el capital como los intereses estipulados ; i en los prestamos a la gruesa se estienden al provecho marítimo i a los intereses de tierra que corran desde la cesacion de los riesgos hasta el efectivo reembolso del capital.

Art. 22. Concursada la nave, los créditos enumerados en el artículo 20 serán graduados entre sí segun el órden en que aparecen enunciados.

Los créditos designados en un mismo número serán pagados a prorata, siempre que el precio de la nave fuere insuficiente para cubrirlos íntegramente.

Concurriendo créditos privilejiados de idéntica naturaleza sucesivamente causados en un mismo puerto, serán pagados tambien a prorata pero si en el progreso de la navegacion fueren contraidos en distintos puertos, se observará en su graduacion el órden inverso de sus fechas.

Si los créditos concurrentes procedieren de préstamos a la gruesa, serán graduados entre sí en la forma que dispone e artículo 397.

Los acreedores comunes serán pagados sueldo a libra.

Art. 23. En caso de quiebra del propietario, los acreedores privilejiados de la nave serán preferidos en la distribucion del precio de ella a los demas acreedores de la masa; pero esta preferencia no se estenderá a las cantidades que pagaren los aseguradores.

Art. 24. Para gozar de los privilejios que concede el artículo 20, los acreedores no podrán justificar sus créditos sino por los medios espresados a continuacion:

1.° Las costas de salvamento, con certificacion de la autoridad que haya presidido esa operacion.

El pilotaje, con certificacion del servicio prestado, espedida por el Capitan del puerto o el empleado que haga sus veces.

2.° Los derechos de puerto, con certificacion del hecho que los causa, dada por el Capitan del puerto.

3.° Los salarios i gastos de conservacion, con testimonio de las resoluciones del Tribunal de comercio que los haya autorizado i aprobado.

4.° La renta del almacen en que se hubieren depositado i custodiado los aparejos i pertrechos de la nave, con testimonio tambien de la resolucion autoritativa del depósito.

5.° Los sueldos i gratificaciones del Capitan i los salarios de la tripulacion, con la liquidacion practicada a vista del rol i libro de cuenta i razon de la nave i aprobada por el Capitan del puerto.

6.° Las deudas contraidas durante el último viaje, con las escrituras que el Capitan hubiere otorgado.

La toma de víveres i venta de mercaderías, con los recibos que el

Capitan hubiere firmado i testimonio del acuerdo celebrado por los oficiales de la nave.

7.° Los créditos procedentes de la venta o construccion de la nave, con las escrituras de que trata el artículo 18; i los causados por suministros de provisiones o materiales, con una cuenta firmada por los proveedores, reconocida al pié por el Capitan i visada por el naviero, con tal que un duplicado esacto de ella se haya protocolado en la Secretaría del Tribunal de comercio ántes de la salida de la nave.

8.° Los préstamos a la gruesa, con escrituras públicas, oficiales o privadas, i la toma de razon ejecutada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 366.

9.° Las primas de los seguros, con las pólizas respectivas.

10. Las indemnizaciones debidas a los fletadores i pasajeros, por sentencia judicial o arbitral que los declare en vista de los conocimientos, o de los contratos escritos, si los hubiere.

Art. 25. Fuera de los modos jenerales de estincion de las obligacio nes, los privilejios enumerados en el artículo 20, i el derecho que concede a los acreedores en jeneral el artículo 7.° se estinguen:

1.° Por la venta judicial de la nave, ejecutada en la forma que pres cribe el artículo 35.

2.° Por la venta estrajudicial de la nave que se halle en el puerto, cuando despues de verificada ésta fuere despachada a nombre i por cuen ta i riesgo del comprador, i navegare por el espacio de sesenta dias sin oposicion o protesta de los acreedores.

Se entiende que la nave viaja a nombre del nuevo propietario siempre que éste hubiere hecho anotar la trasferencia en la matrícula i certificado de que trata la lei de navegacion.

Art. 26. Pendientes las responsabilidades de la nave, los acreedores privilejiados o comunes podrán solicitar la rescision de la venta privada por el no pago del precio, o por haber sido ejecutada en fraude de sus derechos.

Art. 27. Si la nave fuere vendida hallándose en viaje, los acreedores conservarán íntegros sus derechos sobre la nave hasta que, despues de haber regresado al puerto de su salida, haga un viaje en los términos de número 2.° del artículo 25.

La nave se considera *en viaje*, para los efectos del inciso anterior desde el momento en que el Capitan obtiene del Capitan del puerto' demas empleados que la despachan el decreto: *dése a la vela.*

Art. 28. Los acreedores privilejiados pueden solicitar el embargo i remate de la nave en cualquier puerto de la República donde ella se encuentre.

Los acreedores comunes solo podrán pedirlos hallándose la nave en el puerto de su matrícula o armamento.

En uno i otro caso no podrá decretarse el embargo, si la deuda no estuviere probada en la forma que requiere la lei para ordenar el arraigo.

Art. 29. La nave que se hallare despachada en la forma que determina el inciso 2.° del artículo 27, no podrá ser embargada, salvo por deudas contraidas por el objeto de aprestarla i aprovisionarla para la realizacion del viaje.

Aun en este caso, el embargo deberá ser alzado si se otorgare fianza bastante, a juicio del Tribunal de Comercio, de que la nave regresará al puerto de salida dentro de un término competente a la naturaleza del viaje, i de que no regresando, aunque sea por caso fortuito o de fuerza mayor, se pagará la deuda si se declarare lejítima.

Art. 30. La nave no podrá ser embargada i ejecutada por las deudas particulares de un copartícipe; pero podrá serlo la parte que en ella corresponda al deudor.

Art. 31. Las naves estranjeras surtas en los puertos de la Union podrán ser embargadas i detenidas én ellos, por deudas que hayan sido contraidas en territorio colombiano. *

Art. 32. Embargada la nave, se hará un prolijo inventario, con asistencia del naviero, o en su defecto, del Capitan, de todos los aparejos, pertrechos i vituallas, aun cuando se alegue que algunos de estos objetos no pertenecen al propietario de ella.

Art. 33. Los capitanes, maestres i patrones no están autorizados por razon de su oficio para enajenar las naves de su mando.

Pero si la nave que estuviere en viaje llegare al estado de innavegabilidad, podrán solicitar su venta ante el Tribunal de Comercio del puerto de su primera escala o arribada, ofreciendo justificacion del daño que hubiere sufrido i de que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje.

Comprobados estos estremos, el Tribunal de Comercio autorizará la venta judicial, i ésta se hará encontrándose la nave en algunos de los puertos de la Union, en la forma que prescriben el artículo 35 i las leyes a que él se refiere.

Art. 34. Cuando la necesidad de vender la nave fuere conocida en un puerto estranjero, la solicitud e informacion se harán ante el Cónsul colombiano, o en su defecto, ante el Tribunal de Comercio, i no habiéndolo, ante la justicia ordinaria del lugar.

Se otorgará la autorizacion para la venta judicial encontrándose bien comprobados los dos hechos indicados en el inciso 2.° del artículo anterior.

Art. 35. Las naves no podrán ser judicialmente vendidas, sin que previamente se haya anunciado la venta por el término de diez i ocho dias, por medio de carteles i avisos en los periódicos, si los hubiere, en el lugar del juicio, i pregonádose por espacio de tres horas en cada uno de los dias primero, sesto, doce i diez i ocho.

Los carteles serán fijados en los sitios acostumbrados del lugar del juicio, en el puesto donde se encuentra la nave si éste fuere distinto de aquel, i en la puerta principal de la capitanía de puerto.

La fijacion de carteles i publicacion de los avisos se hará constar en el espediente respectivo so pena de nulidad i de daños i perjuicios.

El remate se hará en la forma i con las solemnidades que prescriban las leyes del Estado respectivo para las ventas judiciales.

Art. 36. Los ajentes o consignatarios de las naves estranjeras surtas en los puertos de la Union, son representantes del naviero en el respectivo puerto, para los efectos de los incisos 1,° 3,° 4,° 5,° 6.° i 7.° del artículo 55 de este Código, i para responder de cualesquiera impuestos nacionales, del Estado i municipales, establecidos o que se establezcan sobre dichas naves. **

CAPÍTULO II.

DE LOS PROPIETARIOS I COPROPIETARIOS DE LA NAVE.

Art. 37. Pueden ser dueños de nave colombiana los estranjeros domiciliados en el territorio de la Union segun la lei de 21 de junio de 1866.

* Art. 1.° de la lei 10 de 1873.
** Art. 2.° de la lei 10 de 1873.

Art. 38. Los estranjeros propietarios de la nave colombiana quedan sometidos a las prescripciones de la lei de navegacion i a todas las providencias de seguridad que el Presidente de la Union adopte en caso de guerra con la Nacion a que pertenezcan.

Art. 39. La copropiedad de la nave no constituye una sociedad, sino una comunidad de intereses.

Art. 40. Los copartícipes de la nave podrán administrarla por sí mismos, teniendo las calidades que requiere el artículo 53 para ser naviero.

Careciendo de estas calidades, serán obligados a nombrar una persona que las tenga i administre la nave a nombre i por cuenta i riesgo de ellos.

El nombramiento se hará por escritura pública que será rejistrada como las demas escrituras, segun las leyes del respectivo Estado.

Art. 41. Para constituir administrador de la nave a una persona que no sea copartícipe, es necesario el consentimiento unánime de todos los condueños.

Art. 42. El administrador de la nave tiene las mismas facultades que el naviero, salvas las modificaciones i restricciones que hagan los condueños en la escritura de su nombramiento.

Art. 43. En defecto de convenciones espresas i formales que reglen el modo de la administracion de los copartícipes de la nave, todas las resoluciones de interes comun serán adoptadas a mayoria de sufrajios, salvo los casos en que la lei disponga otra cosa.

La mayoría se constituye por la reunion de un número de partes de propiedad en la nave, que formen mas de la mitad de su valor, aunque esa reunion se verifique en la persona de un solo partícipe.

En caso de empate, se someterá la decision al Tribunal de Comercio; pero si aquel recayere sobre la continuacion del armamento o el desarme de la nave, se llevará a efecto la opinion favorable al primero de esos estremos.

Art. 44. Son de interes comun las resoluciones relativas al armamento, equipo i aprovisionamiento de la nave, el nombramiento del Administrador, la eleccion de Capitan i tripulacion i los contratos celebrados con ellos, la reparacion, fletamento e instrucciones para el viaje, i en jeneral todo lo que concierna a la nave i su uso.

La venta voluntaria de la nave comun, el seguro de la misma i la espedicion de un cargamento por cuenta i riesgo de todos los condueños, no son actos de interes comun.

Art. 45. Habiendo disentimiento acerca de la venta voluntaria de la nave, los condueños podrán salir de la comunidad por licitacion entre ellos, siendo todos mayores; pero si hubiere menores, la nave será vendida en pública subasta, a requerimiento de cualquiera de los mayores o del representante legal de los menores. Cualquiera de los partícipes podrá pedir la admision de licitadores estraños.

Art. 46. En igualdad de circunstancias, los copropietarios serán preferidos en el fletamento de la nave a cualquiera otro estraño.

Solicitándolo dos o mas copropietarios, será preferido el que tenga mayor interes en la nave; i si los concurrentes tuvieren igual interes se observará lo dispuesto en el inciso 3.° del artículo 43.

El partícipe que obtenga la preferencia en ningun caso podrá variar el destino de la nave acordado por la mayoría.

Art. 47. Hallándose la nave en el puerto de su matrícula o armamento, el propietario es personalmente responsable de los gastos de refaccion i demas que en ella se hagan, siempre que se verifique por su órden.

En igual forma i hasta concurrencia de su interes, los copartícipes responden de todos los gastos que se hagan en utilidad de la nave por acuerdo de la mayoría.

Art. 48. Los condueños están obligados a contribuir en proporcion de las partes que tengan en la nave, a su armamento, equipo, aprovisionamiento i reparaciones, toda vez que la mayoría haya acordado cualquiera de estas operaciones.

Pero tratándose de refaccionar la nave, la mayoría no tendrá derecho de fijar a su arbitrio la naturaleza de las reparaciones i su costo; i disintiendo acerca de estos puntos la minoría, podrá ésta exijir se forme un presupuesto por peritos, i que la obra se contrate en igualdad de condiciones, con la persona que ofrezca realizar la reparacion por el precio mas equitativo.

Art. 49. Cuando la nave necesitare ser reparada i la mayoría acordare la reparacion, la minoría será obligada a contribuir con la cantidad que le corresponda en el perentorio término de quince dias, contados desde la notificacion que se le haga al efecto, o a que el gasto se haga bajo la garantía de la parte que tiene en la nave, o a que se venda dicha parte.

No elijiendo en el plazo indicado, se entiende que la minoría renuncia sus partes en la nave; i en este caso se procederá a adjudicarlas privadamente a los demas partícipes por el valor que tengan a justa tasacion, a no ser que alguno de los interesados sea menor, o que sin serlo, solicite que la adjudicacion se verifique en pública subasta.

Antes de principiar la reparacion, se hará el justiprecio por peritos elejidos por las partes, o por el Tribunal de Comercio, caso que alguna de ellas rehuse hacer el nombramiento.

Art. 50. Si la mayoría no aceptare la adjudicacion de la parte o partes de la minoría, podrá solicitar del Tribunal de Comercio la autorizacion necesaria para tomar sobre ellas dinero a la gruesa o pedir su embargo i venta en pública subasta.

Art. 51. Siempre que la minoría, aunque la constituya un solo condueño, entendiere que el estado de la nave exije una pronta reparacion, resistida por la mayoría, podrá solicitar un reconocimiento judicial por peritos nombrados por el Tribunal de Comercio; i si éstos opinaren que la reparacion es indispensable, los copartícipes disidentes serán obligados a contribuir con los fondos necesarios, i no haciéndolo, la minoría podrá usar de cualquiera de los arbitrios enumerados en los dos artículos precedentes.

Resultando que la reparacion es innecesaria, los copartícipes que hubieren solicitado el reconocimiento pagarán los costos de esta dilijencia.

Art. 52. Todo copropietario tiene derecho para vender a un tercero su parte en la nave; i sus copartícipes no podrán oponerse a la venta ni ejercer el tanteo o el retracto, salvo el caso de estipulacion en contrario; pero serán preferidos al tercero en igualdad de ofertas, i los copartícipes entre sí, segun las pujas.

TITULO III.

De las personas que intervienen en el comercio marítimo.

CAPITULO I.

DEL NAVIERO O ARMADOR.

Art. 53. Llámase *naviero* o *armador* la persona que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha i espide a su propio nombre i

por su cuenta i riesgo, percibe las utilidades que produce i soporta todas las responsabilidades que la afectan.

Art. 54. El propietario o copartícipe que reuna las calidades que enuncia el precedente artículo, puede ser naviero.

Puede serlo tambien un estraño, a quien el propietario de la nave haya trasferido por un título legal el derecho de gozar temporal o perpetuamente de todas las utilidades que ella produzca.

Art. 55. Son atribuciones del naviero:

1.° Nombrar persona que gobierne la nave, o mandarla por sí mismo, si fuere apto para Capitan.

2.° Elejir los hombres de mar que deban componer la tripulacion, entre los que le proponga el Capitan.

Pero no podrá obligar a éste a que reciba en la tripulacion hombre que no sea de su eleccion.

3.° Celebrar los respectivos ajustes con el Capitan i tripulacion, los fletamentos, i en jeneral todos los contratos que reclame la administracion de la nave.

4.° Dar al Capitan las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave i direccion de los negocios que le encomiende.

5.° Despedir al Capitan i a los demas hombres de mar, sin espresion de causa, ántes de la salida o durante el viaje de la nave.

Este derecho no puede ser válidamente renunciado por el naviero.

Art. 56. El naviero está obligado :

1.° A pagar al Capitan i hombres de mar los sueldos i retribuciones estipuladas i las indemnizaciones que les correspondan por la lei o el contrato, caso de ser despedidos.

La liquidacion i pago de los salarios se hará dentro del término de ocho dias, contados desde la conclusion del viaje o desde la despedida del Capitan u hombre de mar.

2.° A reintegrar al Capitan los suplementos que haga en beneficio de la nave en cumplimiento de sus instrucciones o en uso de sus facultades.

3.° A pagar las deudas que el Capitan contraiga para habilitar i aprovisionar la nave, aunque proceda sin su órden i aprobacion en los casos permitidos por la lei.

4.° A responder civilmente de los hechos del Capitan o tripulacion, bien constituyan un delito o cuasi delito, bien importen una mera culpa.

5.° A cumplir los contratos lícitos que el Capitan celebre en utilidad de la nave o de la espedicion.

6.° A llevar a efecto los fletamentos que celebre por sí, su consignatario o el Capitan de la nave.

7.° A indemnizar a los cargadores los perjuicios que sufran por haber contratado mas carga de la que corresponda a la capacidad de la nave.

Art. 57. Cuando el Capitan fuere despedido ántes de la salida de la nave, el naviero deberá pagarle los sueldos que haya devengado; i el Capitan no podrá reclamar ninguna otra indemnizacion, salvo que la hubiere estipulado por escrito.

Despedido durante el viaje, el naviero abonará al Capitan los sueldos vencidos i el que corresponda al tiempo absolutamente necesario para que regrese al lugar donde fué contratado, a no ser que hubiere cometido alguna de las faltas o delitos que espresa el artículo 63.

Estas reglas son aplicables al Capitan condueño elejido por un naviero estraño.

Art. 58. La mayoría de los copartícipes que desempeñen el oficio de naviero en alguna de las formas que espresa el artículo 40, puede tambien despedir, ántes o despues de emprendido al viaje, el Capitan condueño elejido por ellos; pero si lo despidiere sin causa legal, el Capitan será pagado de los sueldos devengados i tendrá derecho para exijir a los copartícipes que formaron la mayoría el reintegro del valor de sus partes en la nave, determinado por convenio o por peritos.

Art. 59. Lo dispuesto en el artículo precedente es aplicable al Capitan condueño que hubiere obtenido el mando de la nave por pacto con sus copartícipes.

Pero en este caso, el Capitan despedido tendrá ademas derecho a solicitar indemnizacion de los daños i perjuicios que sufriere.

Art. 60. La cesion del goce de la nave a favor de un tercero importa, de derecho, la despedida del Capitan copartícipe; i en tal caso, éste podrá demandar a sus condueños, siendo elejido por ellos, el reintegro de sus partes en la nave, en la forma que prescribe el artículo 58.

Si el Capitan hubiere obtenido el gobierno de la nave por pacto, podrá tambien exijir indemnizacion de daños i perjuicios.

Art. 61. Ajustado el hombre de mar por tiempo o viaje indeterminado, el naviero que lo despida con causa o sin ella, ántes que la nave se haga a la vela, deberá pagarle los sueldos devengados.

En el segundo caso deberá pagarle tambien una indemnizacion, si la hubiere estipulado por escrito.

Despedido sin causa durante el viaje, el naviero deberá abonar al hombre de mar los sueldos vencidos, i los que se venzan hasta su regreso al puerto de su ajuste; pero si fuere retirado del servicio con causa, el naviero solo estará obligado a pagarle los sueldos que hubiere ganado hasta el momento de la separacion.

En los dos casos previstos en el anterior inciso, el naviero costeará el trasporte del hombre de mar hasta el puerto donde hubiere celebrado su ajuste.

Art. 62. Si el hombre de mar estuviere contratado por tiempo o viaje determinado, el naviero podrá despedirlo a su arbitrio, ántes o despues de emprendido el viaje, abonándole los sueldos correspondientes a todo el tiempo que debiera durar su contrata; pero si fuere retirado con causa, solo deberá pagarle los sueldos devengados.

Ocurriendo la despedida del hombre de mar durante el viaje convenido, con causa o sin ella, se observará lo dispuesto en el inciso 4.° del artículo anterior.

Art. 63. Son causas legales para la despedida del Capitan i de los hombres de mar :

1.ª La inhabilitacion para desempeñar las funciones i cumplir los deberes de su respectivo cargo.

2.ª La violacion de las instrucciones respecto del Capitan.

3.ª La desobediencia en materia de su respectiva obligacion.

4.ª El abandono de la guardia de la nave.

5.ª La embriaguez habitual.

6.ª La perpetracion de un delito.

7.ª El daño causado a la nave o al cargamento por dolo o neglijencia.

8.ª Cualquiera otro hecho que, a juicio del Tribunal de Comercio, fuere de igual o mayor gravedad que los indicados.

Art. 64. La responsabilidad establecida en el número 4.° del artículo 56 afecta al naviero aunque no sea propietario de la nave.

El naviero tiene en todo caso derecho para reclamar de los culpables la competente indemnizacion.

Art. 65. El naviero responde tambien de los hechos del sustituto que el Capitan se nombrase durante el viaje, aun en el caso que tal nombramiento le estuviere prohibido por el contrato o las instrucciones.

Art. 66. Siendo dos o mas los navieros, cada uno de ellos será responsable hasta concurrencia de la parte que tenga en la nave.

Art. 67. Cesa la responsabilidad del naviero :

1.° Si los hechos del Capitan o tripulacion no fueren concernientes a la navegacion o espedicion.

2.° Si el que persigue esa responsabilidad fuere cómplice de los hechos del Capitan o tripulacion.

3.° Si los hechos del Capitan constituyen una infraccion de las obligaciones que por razon de interes público le impone la lei en su calidad de Jefe de la nave.

Art. 68. No son de la responsabilidad del naviero las obligaciones contraidas por el Capitan en su provecho particular i las que le están prohibidas, ni las permitidas en que se hubieren omitido las condiciones habilitantes o las formalidades sustanciales prescritas por la lei.

Art. 69. Para hacer efectiva la responsabilidad civil del naviero por un hecho del Capitan, el acreedor podrá demandar a cualquiera de ellos separadamente o a ámbos a la vez; i la sentencia que se pronunciare podrá ser indistintamente ejecutada en la persona i bienes de uno u otro.

El acreedor que lo sea en virtud de un contrato ajustado con el Capitan, podrá ejercitar su accion en los términos del precedente inciso ; pero si el Capitan fuere condenado, solo o en union con el naviero, la sentencia se ejecutará esclusivamente en la persona i bienes de éste.

Podrá ser ejecutada tambien en la persona i bienes del Capitan, siempre que éste se hubiere obligado personalmente al cumplimiento del contrato.

Art. 70. El naviero, sea o no propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del Capitan i tripulacion i de las obligaciones contraidas por aquel, abandonando la nave i los fletes percibidos o por percibir en razon del viaje a que esos hechos i obligaciones se refieran.

El naviero, estraño o condueño, quedará obligado por el abandono a indemnizar cumplidamente al propietario o copartícipe de la nave.

Art. 71. Perteneciendo el cargamento al naviero, éste no será obligado a abandonarlo; pero deberá pagar a los acreedores el flete correspondiente, estimado por peritos.

Tampoco será obligado a hacer abandono de la indemnizacion que obtenga de los aseguradores de la nave.

Art. 72. El naviero que hubiere conferido al Capitan poder especial para administrar la carga de su pertenencia, tomar dinero a la gruesa o ejecutar otros actos análogos, no podrá librarse, mediante el abandono, de las obligaciones que su mandatario hubiere contraido dentro de los límites del mandato.

Art. 73. El naviero, propietario o copartícipe, que sea al mismo tiempo Capitan de la nave, no podrá exonerarse, por el abandono, de la responsabilidad de sus propios hechos, ni de las obligaciones que hubiere contraido.

Pero si el Capitan solo fuere copartícipe, no será responsable con todos sus bienes de las obligaciones contraidas por causa i en utilidad

de la nave o de la espedicion, sino en proporcion del interes que en aquella tenga.

Art. 74. En los casos del artículo 40 bastará el voto de la mayoría para hacer abandono a favor de los acreedores; pero si la mayoría prefiriese conservar la nave i pagar las deudas, la minoría no estará obligada a someterse a esta resolucion, i podrá abandonar las partes que le correspondan.

Esta disposicion será aplicable al caso en que la mayoría haya autorizado al Capitan contra el voto de la minoría, para obligar indefinidamente a todos los condueños de la nave.

Art. 75. La pérdida de la nave no estingue la facultad de abandonarla; pero en tal caso el naviero deberá entregar a los acreedores el flete que hubiere recibido.

La dejacion de la nave i flete a favor de los aseguradores tampoco estingue esa facultad.

Art. 76. El naviero puede abandonar la nave despues de embargada i en cualquier estado de la causa, con tal que no haya renunciado formalmente la facultad que le otorga la lei, i que haga el abandono ántes que haya sido judicialmente vendida.

Art. 77. El abandono no trasfiere la propiedad de la nave; i en consecuencia el precio que restare, despues de pagados los acreedores, será entregado al naviero.

Art. 78. Por el abandono hecho a favor de uno de los acreedores, quedan completamente estinguidas las acciones de los demas contra el naviero.

Pero si esas acciones trajeren su oríjen de un delito o cuasi delito del Capitan, el abandono no privará a los acreedores del derecho de perseguirlo criminalmente.

Art. 79. El abandono se hará en instrumento público i será notificado a los acreedores.

CAPÍTULO II.

DEL CAPITAN.

Art. 80. El Capitan es el jefe superior de la nave mercante encargado de su gobierno i direccion, mediante una retribucion convenida con el naviero.

La tripulacion i pasajeros le deben respeto i obediencia en cuanto se refiera al servicio de la nave i seguridad de las personas i carga que conduzca.

Art. 81. El Capitan es delegado de la autoridad pública para la conservacion del órden en la nave i salvacion de los pasajeros, jente de mar i carga.

Es al mismo tiempo factor del naviero i representante de los cargadores en todo lo relativo al interes de la nave i su carga i al resultado de la espedicion.

Art. 82. El Capitan está obligado a respetar i cumplir las leyes i reglamentos fiscales de marina, de sanidad i policía de los puertos de salida, escala, arribada i destino de la nave, i a fondear en todos ellos en el lugar mas conveniente a la seguridad de ésta i de las demas existentes en el mismo puerto.

Art. 83. No puede ser Capitan el menor de edad, ni el mayor que no justifique haber navegado cinco años en un buque de guerra o mercante en clase de piloto o segundo oficial.

Art. 84. El naviero que no tenga aptitud para Capitan, no puede mandar su nave; pero podrá tomar a su cargo la administracion económica de ella, a condicion de abstenerse de todo acto que se refiera a la navegacion.

Art. 85. Contratado para un viaje, el Capitan está obligado a favor del naviero i de los cargadores a emprenderlo i acabarlo personalmente, haciéndose a la vela en la primera ocasion favorable que se le presente, despues de aparejada, pertrechada, aprovisionada i cargada la nave.

Art. 86. El privilejio que el artículo 20 otorga al Capitan sobre la nave para el pago de sus sueldos, gratificaciones i desembolsos, afecta tambien los fletes de la misma.

Art. 87. El Capitan puede exijir el íntegro pago de sus sueldos, gratificaciones i desembolsos en el momento en que sus cuentas hayan sido aprobadas por el naviero.

Si éstas ofrecieren reparos que retarden su ajuste definitivo, el Capitan podrá exijir el pago, prestando fianza a satisfaccion del naviero de restituir la cantidad que reciba, si resultare alcanzado.

Art. 88. Sin perjuicio de las facultades concedidas i de las obligaciones i prohibiciones impuestas al Capitan en los demas títulos de este libro, él tiene por razon de su oficio, las que espresan los siguientes artículos.

Art. 89. Son atribuciones del Capitan:

1.° Dictar las órdenes necesarias para el gobierno i direccion de la nave;

2.° Imponer a bordo las penas correccionales establecidas por la lei o los reglamentos a las personas que perturben el órden de la nave, cometan faltas de disciplina i rehusen u omitan prestar el servicio que les corresponda.

3.° Arrestar a los reos de delitos previstos por el Código penal de la Union o del Estado respectivo, levantar la informacion del hecho i entregar los delincuentes a la autoridad competente.

4.° Proponer al naviero los hombres de mar que deben componer la tripulacion i despedirlos del servicio con causa o sin ella.

En este último caso la indemnizacion debida será del esclusivo cargo del Capitan.

5.° Tomar las disposiciones necesarias para mantener la nave bien carenada, aparejada, pertrechada i provista, toda vez que las circunstancias no le permitan solicitar la autorizacion e instrucciones del naviero o de su consignatario.

6.° Contratar fletamentos i celebrar ajustes con la tripulacion, solo en ausencia del naviero o de su consignatario.

7.° Disponer por sí, durante la navegacion, las reparaciones que urjentemente reclamen la nave, sus aparejos i pertrechos para la continuacion i conclusion del viaje; pero si el naviero se encontrare en el puerto donde hayan de hacerse las reparaciones, o hubiere en él persona que lo represente, el Capitan no podrá proceder sin prévia autorizacion especial del uno i del otro.

8.° Tomar dinero a la gruesa en ausencia del naviero o de su consignatario, sobre el casco, quilla i aparejo de la nave, para costear las reparaciones i aprovisionamiento que sean de urjente necesidad; siempre

que, encontrándose agotados los fondos del naviero, no pueda obtenerlos de los corresponsales de éste o de los interesados en la carga.

Aun en este caso el Capitan no podrá contratar un préstamo a riesgo marítimo, sin prévia informacion de la necesidad i autorizacion del Tribunal de Comercio del puerto donde se encuentre, si éste perteneciere a la Union, del Cónsul colombiano, si el puerto fuere estranjero, o en su defecto, de la autoridad local que conozca de las causas mercantiles.

9.° Jirar letras de cambio contra el naviero, hallándose en las circunstancias previstas en el inciso 1.° del número anterior, i no pudiendo obtener un préstamo a la gruesa.

Firmándolas como mandatario del naviero, el Capitan no será personalmente responsable de la aceptacion i pago de las letras.

Se entiende haberlas jirado en calidad de mandatario, aunque no se esprese, siempre que las letras contengan la cláusula *valor recibido por cuenta de la nave*, u otra equivalente.

10. Vender en pública subasta, con prévia autorizacion judicial, la parte de la carga que baste para cubrir las necesidades urjentes de la nave, cuando no pueda proporcionarse fondos por ninguno de los medios indicados en los dos números precedentes.

En este caso, el Capitan deberá pagar las mercaderías vendidas, al precio corriente que tengan en el puerto de su destino, o al precio de venta, a eleccion del propietario.

Si el cargador fuere uno solo, o si siendo varios estuvieren de acuerdo, podrán oponerse a la venta de sus mercaderías i descargarlas, pagando el flete en proporcion del camino andado.

Si en el segundo caso, los fletadores no estuvieren de acuerdo, el que quiera descargar sus mercaderías deberá pagar el flete íntegro.

11. Obligar a los que tengan víveres por su cuenta particular a que los vendan para el consumo comun.

El Capitan no podrá usar de esta facultad, sino en el estremo de hallarse consumidas las provisiones de la nave, i prévio el dictámen de los oficiales de ella.

El pago se hará al contado, i si el dueño lo prefiriere, se verificará en el puerto de la primera arribada o en el de la descarga, al precio corriente que los víveres tengan en aquel o en éste.

12. Hacer echazon de la parte de la carga, aparejos o pertrechos de que fuere necesario deshacerse para salvar la nave de un riesgo conocido i efectivo.

La echazon se hará en la forma que prescribe el artículo 290 i oyendo préviamente el parecer de los oficiales a presencia de los cargadores o sobrecargos.

13. Obligar al piloto a que varíe de rumbo, cuando lo juzgue indispensable, aunque éste se oponga i proteste contra su determinacion.

14. Recibir i autorizar en alta mar los testamentos de las personas que conduce la nave, pertenezcan o no a la tripulacion, observando la forma prescrita por el Código civil del Estado de su procedencia.

15. Levantar actas de nacimiento i muerte en alta mar e inscribirlas a continuacion del rol de la tripulacion.

Art. 90. Antes de emprender el viaje, el Capitan está obligado:

1.° A proveerse del certificado de matrícula de la nave, patente de navegacion, rol del equipaje, boleta de sanidad, pólizas de fletamento,

conocimientos de la carga, un ejemplar de este Código i demas documentos que exijan las leyes o reglamentos.

2.° A llevar tres libros encuadernados i foliados, rubricados por el Tribunal de Comercio, titulado el primero, *Diario de navegacion*, el segundo, *De cuenta i razon*, i el tercero, *De cargamentos*.

3.° A ejecutar por sí mismo, ántes de darse a la vela, un prolijo reconocimiento del estado de la nave, asociado con los oficiales de ella, un carpintero de ribera i un maestro calafate, elejidos éstos por el Capitan del puerto.

La acta del reconocimiento será consignada en el *Diario de navegacion* i firmada por las personas indicadas; i apareciendo que la nave no está en aptitud de hacerse a la mar, se suspenderá el viaje hasta que se hayan realizado las reparaciones necesarias.

Los cargadores podrán impugnar la acta de visita, i rendir contra su contenido las pruebas que permite este Código.

4.° A poner la nave franca de quilla i costados i apta para recibir la carga en el término pactado con el fletador.

5.° A mantenerse a bordo con toda la tripulacion miéntras la nave reciba la carga, i a vijilar el buen arrumaje de ésta.

6.° A cuidar que no se cargue en la nave mas de lo que corresponda a su arqueo, i a poner en tierra a disposicion del dueño, siendo conocido, o en caso contrario a la del Tribunal de Comercio, las mercancías que clandestinamente se hubieren introducido de mas.

7.° A dar recibos parciales de las mercaderías que sucesivamente se embarquen, i cambiarlos oportunamente por los conocimientos que firme.

8.° A no admitir a bordo mercaderías visiblemente averiadas, mermadas o mal acondicionadas, sin mencionar en los recibos parciales i conocimientos el vicio que en ellas notare.

Omitida esta mencion, se presume que el Capitan ha cargado las mercaderías sanas, íntegras i en buen acondicionamiento.

9.° A entregar o remitir al naviero un estado esacto i completo de las mercaderías cargadas, i comunicarle los nombres i domicilios de los cargadores i los fletes estipulados.

10. A inventariar ántes de salir del puerto las provisiones, anclas, velas, aparejos, jarcias i demas pertrechos de la nave, con espresion del estado en que se encuentren.

El inventario será levantado con asistencia del piloto i contramaestre, i firmado por éstos i el Capitan.

Podrá omitirse el inventario si se hubiere formado al tiempo de recibirse el Capitan del mando de la nave.

Las pérdidas o deterioros de los objetos inventariados durante la navegacion, serán anotados en el libro de cuenta i razon, firmando el asiento los oficiales referidos.

11. A darse a la vela tan luego como la nave se halle cargada i despachada, salvo que el tiempo no sea favorable o que sobrevenga peste, guerra u otro accidente de fueza mayor que se lo impida.

Art. 91. El rol de la tripulacion deberá espresar :

1. El nombre de la nave i los nombres i apellidos del Capitan, oficiales i hombres de mar, con indicacion de su oríjen, edad, estado, domicilio, empleo a bordo i salarios estipulados.

2.° El puerto de salida i el destino de la nave.

3.° El nombre i apellido de los pasajeros i el del lugar a que se dirijen.

El rol deberá ser firmado por el Capitan, los oficiales i los hombres de la tripulacion que supieren hacerlo, i será visado por el Capitan del puerto, dejando en su poder una copia fehaciente,

Art. 92. En el *Diario de navegacion*, el Capitan anotará diariamente el estado del tiempo i de los vientos, el progreso i retardacion diaria de la nave, el grado i lonjitud i latitud en que ésta se encuentra dia por dia, los daños i pérdidas que sufra, la derrota seguida, los motivos de las desviaciones voluntarias o forzadas, el encuentro con otras embarcaciones, i todas las resoluciones relativas a la nave i cargamento, que requieran el dictámen de los oficiales.

Art. 93. En el libro de *cuenta i razon*, asentará el Capitan todo cuanto perciba por cuenta de la nave, los gastos que haga en reparaciones, aprestos, vituallas, salarios o en cualquier otro objeto, los ajustes de la tripulacion, las cantidades que reciba por sueldos de cada uno de los hombres de mar i las asignaciones que dejare a su familia.

Art. 94. En el libro de *cargamentos*, llevará el Capitan la entrada i salida de las mercaderías cargadas en la nave, con espresion de los números i marcas de los bultos, nombre de los cargadores i consignatarios, puestos de carga i descarga, i fletes estipulados.

Art. 95. Despachada la nave, el Capitan no podrá ser detenido por deuda civil, a no ser que proceda de efectos suministrados para el viaje.

Aun en este caso, el Capitan podrá evitar la detencion, prestando fianza de regresar al puerto de salida, i de que no presentándose en él al fin del viaje por desercion, enfermedad, muerte o cualquier otro accidente, el fiador pagará la deuda.

La fianza se estingue por el regreso del Capitan, aun cuando se encuentre insolvente.

Art. 96. La esencion otorgada a la persona del Capitan se estiende a su equipaje de camino, mas no a sus sueldos, gratificaciones, mercaderías cargadas por su cuenta i demas objetos de su propiedad que tuviere a bordo.

Los acreedores podrán hacer embargar las mercaderías del Capitan, pagando el falso flete por cuenta de éste, siempre que la descarga no produzca un retardo grave que perjudique los intereses de la nave i de los cargadores.

Art. 97. Lo dispuesto en el artículo 95 no es aplicable a los Capitanes de buques estranjeros; con todo eso ellos podrán solicitar el alzamiento de la detencion, afianzando la deuda a satisfaccion del acreedor.

Art. 98. Es obligacion del Capitan durante el viaje:

1.° Mantener el órden en la nave, cuidar de la salud de la tripulacion i de la conservacion de la carga, i dirijir las maniobras.

2.° Permanecer a bordo de la nave desde el momento en que principie el viaje hasta que eche el ancla en puerto seguro.

3.° Llevar por sí mismo los libros mencionados en el inciso 2.° del artículo 90, i firmar diariamente con su segundo las anotaciones que haga en el *Diario de navegacion*.

4.° Defender la nave por todos los medios que sujiera la prudencia, o salvarla por la huida, si fuere atacada por enemigos o piratas.

5.° Reclamar contra el apresamiento, embargo o detencion de la nave i su cargamento, comunicar al naviero i cargadores estas ocurrencias por todos los medios posibles, i adoptar, entre tanto recibe instrucciones, todas las providencias necesarias para la conservacion de la nave i de las mercaderías cargadas.

6.° Ajustar el rescate de la nave apresada, asentar en el libro respectivo las cantidades de dinero o las mercaderías que entregare en cumplimiento del ajuste, formalizar la correspondiente protesta en el puerto de su primera escala o arribada, dentro de veinte i cuatro horas contadas desde que sea admitido a libre plática i justificar en el de su destino los hechos referidos en la protesta.

7.° Presentarse al Capitan del puerto dentro del término designado en el número anterior, siempre que arribe a un puerto de la Union, darle cuenta de las causas de la arribada, i recojer un certificado de haber cumplido estas prescripciones i de la época de su arribo i salida del puerto.

Si el puerto de arribada fuere estranjero, practicará las dilijencias enunciadas ante las autoridades indicadas en el inciso 2.° del número 17.

8.° Estraer el dinero, libros i la parte mas preciosa del cargamento, siempre que, constituido en la imposibilidad de salvar la nave, resuelva abandonarla.

9. Presentarse a la autoridad mas inmediata al lugar en que naufrague o encalle la nave, hacer ante ella una relacion jurada del suceso, comprobarla con las declaraciones de la tripulacion i pasajeros, i solicitar la entrega de las actuaciones orijinales en resguardo de sus derechos.

Los interesados en la nave o cargamento podrán rendir prueba contra las declaraciones del Capitan, tripulacion i pasajeros, aun en el caso de hallarse contestes.

10. Solicitar la venta de la nave en el caso previsto en el artículo 33.

11. Servirse de pilotos lemanes en todos los lugares donde la lei, la costumbre o la prudencia lo exija.

12. Mantener a bordo, hallándose la nave anclada en un puerto cualquiera, el suficiente número de marineros para ejecutar todas la maniobras necesarias.

13. Formar inventario de los papeles i bienes del pasajero u hombre de mar que muera en la nave, i ponerlos en buena custodia.

El inventario será levantado con asistencia de dos pasajeros, o en su defecto de dos individuos de la tripulacion que deberán firmarlo como testigos.

14. Dar noticia al naviero en todas las oportunidades que se le presenten, del estado de la nave i carga.

15. Arribar a puerto neutral, cuando despues de su salida sobrevenga guerra entre la República i la Nacion a que pertenezca el puerto de su destino i permanecer en él hasta el restablecimiento de la paz o la recepcion de órdenes del naviero i cargadores.

Caso de hallarse bloqueado el puerto a que se dirija la nave, el Capitan arribará al mas inmediato que se encuentre libre, i esperará allí el alzamiento del bloqueo o las órdenes del naviero i cargadores.

16. Consultar con los oficiales de la nave, fuera de los casos especialmente previstos en este Código, siempre que fuere necesario tomar durante el viaje una resolucion importante, como hacerse a la vela, abandonar las anclas de la nave, picar cables o mástiles, ajustar el rescate de la nave o el de su cargamento, combinar i ejecutar otras operaciones de igual gravedad i trascendencia.

17. Protestar en el puerto de arribada o escala, dentro del término señalado en el número 6.° de este artículo, las pérdidas o averías de la nave o el cargamento, causadas por deliberacion propia o de la junta de oficiales, por fuerza mayor o accidentes de mar; hacer visar el *Diario de navegacion* por la autoridad que corresponda, segun lo dispuesto en el

siguiente inciso, i justificar en el puerto de su destino el hecho que las haya producido.

La justificacion se hará ante el Tribunal de Comercio, si el puerto de escala o arribada perteneciere a la Union; si fuere estranjero será rendida ante el Cónsul colombiano; i no habiéndolo, será dada ante la autoridad local que conozca de las causas mercantiles, i, en su defecto, ante la justicia ordinaria.

Art. 99. Concluido el viaje el Capitan está obligado:

1. A dar al naviero pronto aviso de su arribo, caso de no hallarse en el puerto.

2.° A protestar dentro del término señalado en el número 6.° del anterior artículo i justificar las pérdidas i averías conocidas o presuntas de la nave o su carga, ratificar dentro del mismo término las protestas que hubiere hecho en el curso de la navegacion, i hacer visar el Diario si ántes no hubiere sido visado.

3.° A entregar la carga con sus aumentos a los consignatarios que designen los conocimientos al tiempo de la entrega; las mercaderías serán contadas, pesadas o medidas, siempre que el Capitan se hubiere constituido responsable de su número, peso o medida.

4.° A recojer al tiempo de entregar la carga los conocimientos que hubiere firmado, sacar recibo de la entrega en uno de ellos, i devolver el conocimiento que tuviere del cargador.

5.° A poner la carga a disposicion del Tribunal de Comercio para que ordene su depósito, cuando los consignatarios no soliciten su entrega en un término razonable, se nieguen a recibirla o se ignore la persona a quien deba entregarla.

6.° A llevar una razon individualizada de las mercancías que entregue parcialmente, i copiarla en el libro de cargamentos.

7.° A dar cuenta al Capitan del puerto de los hombres que falten en la tripulacion por desercion, muerte o cualquiera otra causa, i hacerle entrega del inventario i bienes de los que hubieren fallecido en la nave, para que los ponga a disposicion de sus herederos o de la autoridad judicial, si ésta lo ordenare.

8.° A poner en manos de dicho Capitan del puerto copias autorizadas de las actas de nacimiento o muerte, para que las pase al funcionario encargado del rejistro respectivo.

En los puertos de arribada o escala entregará las copias indicadas al Cónsul colombiano, para que éste las remita a la Secretaría de Guerra i Marina, con el objeto mencionado en el precedente inciso.

9.° A dirijir el desarme de la nave.

10. A rendir cuenta al naviero de la administracion de la nave i cargamento i entregarle, bajo de recibo, todos los papeles, libros i dinero que le pertenezcan.

Art. 100. Se prohibe al Capitan:

1.° Faltar sin causa a su contrato con el naviero; i si la hubiere, a mas de responder de los daños i perjuicios, quedará perpétuamente inhabilitado para ejercer el oficio de tal.

2.° Proponer al naviero i ajustar jente de mar a sabiendas de hallarse contratada con otra nave, so pena de nulidad del ajuste i una multa de diez a cuarenta pesos.

3.° Sustituir con otra nave la designada en el contrato, salvo los casos previstos por la lei i el de consentimiento del cargador.

4.° Recibir en la nave efectos de ilícito comercio.

5.° Contratar mas carga que la correspondiente a la cavidad de la nave.

6.° Diferir el viaje por inhabilitacion de alguno de los oficiales u hombres de mar, causada por enfermedad o por cualquier otro suceso involuntario.

En este caso será de su obligacion reemplazar inmediatamente el individuo inhabilitado.

7.° Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, a no ser que unánimemente lo consientan por escrito el naviero, los oficiales i cargadores.

Esta prohibicion no se entiende a los buques de cabotaje menor.

8.° Recibir otra carga que la perteneciente al que hubiere fletado la nave por entero, salvo que esto lo consienta por escrito.

9.° Cargar mercaderías por su cuenta particular, sin permiso escrito del naviero o del que hubiere fletado íntegramente la nave, i permitir que lo haga individuo alguno de la tripulacion o un pasajero.

10. Celebrar con los cargadores pactos públicos o privados que cedan en su beneficio particular.

11. Hacer negocio por su esclusiva cuenta, cuando navegare a ganancia comun sobre el cargamento, so pena de que las utilidades se aplicarán a los demas interesados i las pérdidas cederán a su perjuicio.

Esta prohibicion se estiende al caso de emprender negocio en otro buque que lleve el mismo destino de la nave.

Navegando a flete comun o al tercio, el Capitan podrá cargar de su cuenta, pagando a sus asociados el correspondiente flete.

12. Poner en su lugar otro Capitan sin consentimiento del naviero, de sus apoderados, o del Cónsul colombiano en su caso.

Si lo hiciere, el naviero podrá separarlo de su empleo, sin perjuicio de que el Capitan responda en todo caso de los hechos de su sustituto.

13. Desamparar la nave en la entrada i salida de los puertos i rios, i pernoctar fuera de la nave, estando de viaje, a no ser que así lo exija alguna grave ocupacion de su oficio.

14. Toma dinero a la gruesa sobre la nave para sus negocios particulares, bajo la pena de nulidad.

Si el Capitan fuere copropietario, podrá contratar un préstamo a riesgo marítimo sobre la parte que tenga, siempre que ántes no se hubiere tomado a la gruesa sobre ella o sobre toda la nave.

En el caso propuesto, se espresará precisamente cuál es la porcion que corresponde al tomador en la nave.

15. Contratar préstamos a la gruesa sobre el cargamento, aun cuando los necesite para reparar la nave o aprovisionarla.

Contraviniendo a esta prohibicion, el préstamo será de la esclusiva responsabilidad del Capitan.

16. Tomar derrota contraria a la que debia, variar de rumbo o entrar en puerto distinto del de su destino, sin haber tomado ántes el parecer de los oficiales en presencia de los cargadores o sobrecargos que se hallaren a bordo.

Procediendo en otra forma, no se admitirá al Capitan ninguna escepcion que alegar en descargo de su responsabilidad.

17. Abandonar la nave, por mas grave que sea el peligro que corra, miéntras haya esperanza de salvarla, i en ningun caso sin haber oido el parecer de los oficiales.

18. Abrir las escotillas ántes de haber protestado las pérdidas o averías conocidas o presuntas, i justificado los hechos de que proceda.

19. Manifestar a los interesados, ántes de que se lo ordene el Tribunal de Comercio, la razon de las mercaderías arrojadas al mar o entregadas a los piratas por via de composicion.

20. Dejar ningun hombre de mar en puerto estranjero.

21. Anticipar a los hombres de la tripulacion, durante el viaje, mas de una tercera parte de sus salarios.

Art. 101. El Capitan es civilmente responsable aun de la culpa leve que cometa en el ejercicio de sus atribuciones, de la inobservancia de los deberes de su cargo i de la violacion de las prohibiciones que le impone la lei.

En consecuencia, el Capitan deberá indemnizar cumplidamente a los interesados los daños i perjuicios que directa e indirectamente les sobrevengan por cualquiera de las causas enunciadas.

Si los daños i perjuicios fueren imputables a dolo o fraude del Capitan, será castigado con arreglo a las leyes penales del Estado respectivo, sin quedar por esto exonerado de las indemnizaciones que deba a las personas damnificadas.

Art. 102. Es tambien responsable de los hurtos cometidos por la tripulacion, salvo su derecho contra los culpados, i de los daños causados por las riñas de la jente de mar i sus faltas en el servicio de la nave, a ménos de justificar que puso en ejercicio su autoridad para prevenirlas oportunamente.

Art. 103. Responde igualmente de las multas, comisos, pérdidas, daños i perjuicios que produzca su contravencion a las leyes i reglamentos fiscales de marina, sanidad i policía de los puertos de salida, escala, arribada i descarga.

Art. 104. La responsabilidad del Capitan para con el naviero principia desde que se le hace reconocer como Jefe de la nave, i termina por el desarme i entrega de ella.

Respecto de los cargadores, la responsabilidad comienza desde que la carga entra a la nave, i concluye en el momento de entregarla al costado de ésta en el puerto del destino de la nave, a no ser que los interesados hubieren pactado otra cosa.

Art. 105. El Capitan no es responsable de los daños que sufra la nave o el cargamento por fuerza mayor o caso fortuito, salvo que estos sucesos hayan sido preparados por su culpa, ni de los que sobrevengan a las mercaderías por vicio propio de las mismas.

Art. 106. El Capitan que venda la nave, tome dinero a la gruesa sobre el casco i quilla, jire letras a cargo del naviero, venda mercaderías o vituallas, o tome provisiones pertenecientes a los pasajeros, fuera de los casos i sin las solemnidades prevenidas por la lei, suponga gastos o exajere los que ha hecho, o cometa cualquier otro fraude en sus cuentas, será castigado como reo de hurto, ademas de indemnizar a los interesados todos los daños i perjuicios.

Art. 107. Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones o en el cumplimiento de sus obligaciones, el Capitan quedará inhabilitado por diez años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

CAPÍTULO III.

DEL PILOTO, CONTRAMAESTRE I SOBRECARGO.

SECCION I.—Del piloto.

Art. 108. El piloto toma el gobierno i direccion de la nave por muerte, ausencia o inhabilitacion del Capitan, a no ser que el naviero hubiere nombrado persona que lo reemplace.

En tal caso, son aplicables al piloto todas las disposiciones que contiene la precedente seccion.

Art. 109. Corresponde al piloto dirijir la derrota del viaje i llevar el rumbo de la nave, bajo la responsabilidad mancomunada del mismo piloto i del Capitan.

Art. 110. Son obligaciones del piloto:

1.° Proveerse de las cartas de navegacion, libros e instrumentos necesarios para el buen desempeño de sus funciones.

2.° Llevar por sí el cuaderno de bitácora, anotar en él diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia i la lonjitud en que se halle la nave, i dar cuenta al Capitan del resultado de sus observaciones.

Art. 111. Se prohibe al piloto mudar de rumbo sin previo acuerdo del Capitan.

Pero si éste se opusiere a que tome el rumbo proyectado, el piloto le espondrá sus observaciones en presencia de los demas oficiales de la nave; e insistiendo el Capitan, cumplirá las órdenes que le comunique, formalizando en el *Diario de navegacion* la correspondiente protesta en descargo de su responsabilidad.

Art. 112. El piloto es responsable de las pérdidas i averías que sufra la nave o cargamento por su impericia, descuido o imprudencia.

Si las pérdidas i daños procediesen de dolo, el piloto será castigado con arreglo a las prescripciones de la lei penal, i aparte de esto quedará inhabilitado por diez años para desempeñar empleo alguno en las naves mercantes.

Art. 113. La responsabilidad particular del piloto no escluye la que tiene el Capitan en los mismos casos.

SECCION II.—Del contramaestre.

Art. 114. Por imposibilidad e inhabilitacion del piloto, el contramaestre tomará el gobierno i direccion de la nave, quedando sometido a todas las prescripciones legales relativas al Capitan.

Art. 115. El contramaestre es jefe inmediato de la tripulacion, i en este carácter le corresponde mandar las maniobras bajo las órdenes del Capitan, distribuir a bordo los trabajos mecánicos entre los hombres de mar i vijilar que éstos los ejecuten debidamente.

Art. 116. Son obligaciones del contramaestre :

1.° Reconocer el aparejo i todos los demas objetos necesarios al servicio de la nave, cuidar de su conservacion, i dar cuenta al Capitan de las faltas i deterioros que notare.

2.° Cuidar del buen arrumaje de la carga, i visitar frecuentemente la bodega para cerciorarse de que aquella se conserva en buen órden.

3.° Tener espedita la nave para todas las maniobras que exije la navegacion.

4.° Mantener el órden i la disciplina en la tripulacion, cuidar de que los hombres que la componen cumplan sus respectivas obligaciones, i dar pronto aviso al Capitan de todas las ocurrencias que requieran el ejercicio de su autoridad.

5.° Recojer, inventariar i custodiar el aparejo i pertrechos de la nave, llegado el caso del desarme, a no ser que el naviero lo releve de esta obligacion.

Art. 117. El contramaestre es responsable de los daños i perjuicios que sobrevengan por su culpa, i si éstos fueren causados por dolo, será castigado con arreglo a la lei penal.

SECCION III.—Del sobrecargo.

Art. 118. El sobrecargo es un factor nombrado por el naviero o por los cargadores; i en consecuencia está sujeto en cuanto a su capacidad a las disposiciones que sobre la materia de factores establezca el Código de comercio terrestre en el respectivo Estado.

Art. 119. El naviero o cargadores otorgarán al sobrecargo un poder especial, que será rejistrado i publicado en la forma que prescriban las leyes del respectivo Estado sobre rejistro de documentos.

El poder será ademas comunicado al Capitan.

Art. 120. Nombrado por el naviero, el sobrecargo ejerce la administracion económica de la nave, o la parte de aquella que espresa i determinadamente se le hubiere confiado en el poder; i lleva el libro de cuenta i razon de que trata el artículo 93.

Elejido por los cargadores, el sobrecargo cuida de la conservacion i venta de la carga, compra las mercaderías de retorno, asiste a las juntas de oficiales en que la lei exije su presencia, i lleva un libro de cuenta i razon de todas sus operaciones, encuadernado i foliado, i rubricado por el Tribunal de Comercio.

En ningun caso podrá injerirse el sobrecargo en el ejercicio de las atribuciones que privativamente competen al Capitan para la direccion facultativa de la nave i del viaje.

Art. 121. Cesan las atribuciones i responsabilidades del Capitan en cuanto a la parte de administracion que el naviero o cargadores hubieren confiado al sobrecargo; pero subsistirán siempre las que tiene en razon de su empleo i autoridad.

Art. 122. Siempre que la persona a quien fuere consignada la carga se negare a recibirla, el sobrecargo que carezca de instrucciones para esta eventualidad, formalizará la protesta de estilo i dará cuenta, segun el caso, al Tribunal de Comercio, al Cónsul colombiano o en su defecto a la autoridad local, para que nombre consignatario que reciba las mercaderías i cumpla las órdenes del propietario de ellas.

Art. 123. Se prohibe al sobrecargo hacer negocio por su cuenta durante el viaje, a ménos que su comitente o la costumbre del puerto de salida le permita llevar una pacotilla.

En este último caso, el sobrecargo no podrá invertir en retornos, sin especial autorizacion de su comitente, una cantidad que esceda el producto de la pacotilla.

TITULO IV.

De los contratos de los hombres de mar.

Art. 124. Las palabras *hombres de mar*, *jente de mar*, en su acepcion legal, comprenden las mismas personas que la palabra *tripulacion*.

Esta comprende los oficiales, escepto el Capitan, los marineros i grumetes de la nave.

Art. 125. El contrato que celebran los hombres de mar con el naviero, personalmente o representado por el Capitan, consiste, respecto de los primeros, en prestar a bordo los servicios estipulados, i de parte del segundo en recibirlos en la nave, alimentarlos i pagarles el sueldo o retribucion convenida.

Art. 126. El ajuste de los hombres de mar en una cantidad alzada por el *viaje* o a un tanto por *mes*, es un arrendamiento de servicios.

El ajuste al *flete* o a la *parte* en los beneficios eventuales de la espedicion, es una sociedad.

Art. 127. Los contratos entre el naviero i los hombres de mar serán estendidos por escrito en el libro de cuenta i razon, i firmados por ellos, o a su ruego, si no supieren hacerlo.

En todas las diferencias que ocurran entre el naviero i la tripulacion en razon de sus contratas i de las anticipaciones que ésta reciba, hará fe el enunciado libro, siempre que aparezca llevado en conformidad a las prescripciones legales i esento de toda sospecha de alteracion en sus asientos.

El Capitan está obligado a dar a los interesados una copia autorizada por él de sus respectivas contratas.

Art. 128. A falta de un convenio escrito i de medios probatorios de las condiciones del ajuste, éstas serán determinadas de acuerdo con la costumbre local.

Art. 129. En caso de duda acerca de la duracion del empeño de los hombres de mar, se entenderá que éstos se han ajustado por el viaje de ida i vuelta al puerto de salida.

Art. 130. Si el hombre de mar se contratare para servir en dos naves, el segundo contrato será de ningun efecto; i el naviero o Capitan con quien aquel se hubiere ajustado primero, podrá hacerlo apremiar al cumplimiento de su empeño, o buscar, a espensas del mismo, persona que lo sustituya.

En el caso propuesto, el hombre de mar perderá a beneficio de la nave los sueldos que hubiere devengado, restituyendo al mismo tiempo las cantidades que se le hubieren anticipado; i el naviero o Capitan que lo hubiere concertado a sabiendas de su empeño anterior, incurrirá en la multa señalada en el número 2 del artículo 100.

Art. 131. Los hombres de mar que al tiempo de concertarse con el naviero o Capitan declaren haberse ejercitado ya en la navegacion, serán responsables por este solo hecho de los daños i perjuicios causados por su impericia.

Art. 132. El hombre de mar puede ser despedido con causa o sin ella, ántes o despues de principiado el viaje; pero si lo fuere sin un motivo legal, será indemnizado, segun el caso, en la forma que prescriben los artículos 61 i 62, por la persona a quien corresponda hacerlo.

Art. 133. La tripulacion tiene derecho a ser alimentada a bordo de una manera conveniente, sin perjuicio de su salario i de las indemnizaciones convencionales o legales en su caso.

Art. 134. El hombre de mar enfermo, herido o mutilado durante la navegacion, ganará siempre el salario convenido hasta su vuelta al puerto de salida, i percibirá ademas una indemnizacion, para los gastos del viaje de regreso, a ménos que la enfermedad, herida o mutilacion traiga su oríjen de un hecho culpable de su parte.

Pero sea cual fuere la causa de esos accidentes, los gastos de asistencia i curacion serán costeados con los fondes de la nave, con o sin cargo de reintegro.

Si la enfermedad, herida o mutilacion emanare de un hecho culpable del hombre de mar, como la salida de la nave sin permiso del Capitan, los gastos indicados serán de su cuenta particular, i deberá reintegrarlos con sus salarios; i siendo éstos insuficientes, con los demas bienes que tenga.

Si proviniere de los servicios ordinarios de la nave, los gastos serán de la esclusiva cuenta del naviero; pero si procedieren de servicios estraordinarios prestados a la nave i cargamento, serán distribuidos como avería gruesa entre el naviero i los cargadores.

Art. 135. El oficial o marinero muerto en defensa de la nave será considerado como vivo para devengar los salarios o retribuciones estipuladas, siempre que la nave concluya su viaje.

Esta regla será tambien aplicable al oficial o marinero apresado con ocasion de la defensa de la nave.

Art. 136. Los herederos del hombre de mar contratado por meses, que muere durante el viaje por causa estraña a la defensa de la nave, tienen derecho a los sueldos devengados hasta el dia del fallecimiento.

Si el ajuste fuere por viaje, los herederos solo tendrán accion a la mitad de la cantidad estipulada, ocurriendo la muerte en el viaje de ida: pero si acaeciere en el de regreso, podrán demandar el pago de la totalidad de aquella.

Si el contrato fuere a la parte o al flete, i el hombre de mar falleciere despues de principiado el viaje, se abonará íntegramente a sus herederos toda la cuota convenida; mas si muriere ántes de comenzado el viaje, éstos no tendrán derecho alguno a la retribucion estipulada.

Art. 137. Contratada la estipulacion para muchos viajes sucesivos, podrá exijir el pago de los salarios o retribuciones estipuladas a la terminacion de cada viaje.

Art. 138. En caso de apresamiento o naufrajio con pérdida absoluta de la nave i cargamento, los hombres de mar no tienen derecho alguno a los sueldos o retribuciones convenidas; pero tampoco podrán ser obligados a devolver las anticipaciones que hubieren recibido.

El producto de las reliquias de la nave i el flete de las mercaderías salvadas, están afectos privilejiadamente al pago de los salarios de la tripulacion ajustada por meses o por una cantidad alzada.

El Capitan i los demas oficiales serán comprendidos en la distribucion, por la parte proporcional que corresponda a sus sueldos respectivos.

Art. 139. Si los ajustes de los hombres de mar fueren al flete, éstos solo tendrán derecho, en el caso previsto en el artículo anterior, a exijir el pago de sus salarios sobre el flete de las mercaderías salvadas, a prorata de los demas copartícipes.

Caso de haber trabajado en el salvamento de los despojos de la nave, se les abonará una gratificacion proporcionada a sus esfuerzos i a los riesgos que hubieren corrido para salvarlos.

Art. 140. La esencion que el artículo 95 otorga al Capitan, se estiende tambien a los hombres de mar.

Art. 141. La nave i flete son responsables privilejiadamente a los salarios e indemnizaciones debidas a los hombres de mar ajustados por mes o por viajes.

Art. 142. El hombre de mar puede rescindir su empeño :

1.° Por la variacion del destino de la nave ántes de principiado el viaje para el que se hubiere contratado.

2.° Por la declaracion de guerra entre los Estados Unidos de Colombia i la nacion a cuyo territorio estuviere destinada la nave.

3.° Por la adquisicion de noticias seguras de la existencia de una epidemia en el puerto de descarga; ántes de comenzado el viaje o durante una arribada.

4.° Por la muerte o despedida del Capitan ántes de la salida de la nave.

5.° Por la falta de convoi, cuando se hubiere ajustado para navegar bajo la escolta de un buque de guerra.

6.° Por cualquier enfermedad que lo inhabilite para prestar el servicio a que se hubiere comprometido.

7.° Por el maltrato o falta de alimentos convenientes.

La rescision en este caso podrá ser solicitada durante el viaje ante el Tribunal de Comercio en los puertos de la Union, i en los estranjeros ante el Cónsul colombiano, i en su defecto ante la autoridad local.

Art. 143. Se prohibe a los hombres de mar, so pena de perder sus salarios, demandar al Capitan durante el viaje, salvo el caso previsto en el número 7.° del precedente artículo.

Art. 144. La tripulacion no puede cargar mercaderías por su cuenta, sin consentimiento del naviero o del que hubiere fletado la nave por entero, a no ser que la costumbre local se lo permita.

Art. 145. Los hombres de mar están obligados :

1.° A cumplir su empeño, bajo responsabilidad de daños i perjuicios i de las penas que establecen las leyes i los reglamentos de marina, a ménos que le sobrevenga justa causa para no hacerlo.

En consecuencia para pasar al servicio de otra nave, sin incurrir en las responsabilidades indicadas, deberá obtener permiso por escrito del naviero o Capitan con quien se hubiere ajustado.

2.° A embarcarse en el momento en que el Capitan los requiera a equipar i cargar la nave.

3.° A obedecer sin contradiccion al Capitan i a los oficiales en su caso, en todo lo concerniente al servicio de la nave.

4.° A permanecer a bordo i no salir de la nave sin licencia del Capitan o del que haga sus veces.

5.° A defender la nave atacada por enemigos o piratas, i ausiliar activamente al Capitan en todos los casos en que aquella peligre.

6.° A prestar las declaraciones que les exija el Capitan para justificar sus protestas.

7.° A descargar la nave concluido el viaje ; desarmarla i amarrarla en lugar seguro.

Art. 146. Las obligaciones recíprocas del naviero i jente de mar,

principian en el momento de firmados sus contratos, i concluyen por el desarme de la nave.

Art. 147. Las obligaciones del hombre de mar se estinguen :

1.° Por la espiracion del tiempo del ajuste o la consumacion del viaje para el que fuere contratado.

2.° Por su muerte.

3.° Por su despedida del servicio.

4.° Por la venta, apresamiento o naufrajio de la nave.

5.° Por la variacion del destino de la nave.

6.° Por la revocacion voluntaria o forzada del viaje.

Art. 148. Aconteciendo la revocacion del viaje por un hecho voluntario del naviero, ántes que la nave haya zarpado del puerto, los hombres de mar ajustados por meses, percibirán por via de indemnizacion una mesada de su respectivo salario i las dietas que ya hubieren devengado.

Ajustada la tripulacion por un precio alzado, la mesada i dietas serán determinadas, dividiendo aquel por el número de dias que aproximadamente se calcule deberia durar el viaje. Este cálculo se hará por peritos.

Calculándose que la duracion del viaje proyectado no debia pasar de un mes, la indemnizacion se reducirá al salario de quince dias.

Las anticipaciones hechas a la tripulacion serán deducidas del importe de la indemnizacion i dietas.

Art. 149. Siempre que la revocacion ocurra despues de principiado el viaje, los hombres de mar contratados por meses percibirán el salario devengado, mas el correspondiente al tiempo que necesiten para llegar al puerto del destino de la nave, i los ajustados por viaje devengarán la cantidad alzada que hubieren estipulado.

A unos i otros se les proporcionará trasporte para el puerto de salida o de descarga, a su eleccion.

Art. 150. Las disposiciones de los dos artículos precedentes serán aplicadas aun a los casos en que la revocacion del viaje provenga de un hecho voluntario de los cargadores, salvo el derecho del naviero para reclamar de éstos la indemnizacion correspondiente.

Art. 151. Revocado el viaje ántes de la salida de la nave, por justa causa independiente del naviero o cargadores, los hombres de mar no tienen derecho a indemnizacion alguna, i solo podrán reclamar el pago de los salarios devengados hasta el dia de la revocacion.

Art. 152. Son causas justas para la revocacion del viaje :

1.ª La declaracion de guerra entre la República i la nacion a quien pertenezca el puerto de la descarga, i la interdiccion de comercio con esa misma nacion.

2.ª El bloqueo del puerto a que fuere destinada la nave o la peste reinante en el mismo.

3.ª La prohibicion de importar al puerto a que se dirije la nave, mercaderías de la misma especie que las cargadas en ella.

4.ª El embargo de la nave por órden del Presidente de la Union, o la detencion por causa ajena de la voluntad del naviero, siempre que el embargo o la detencion pase de noventa dias.

5.ª Cualquiera avería de la nave que la inhabilite para navegar.

Art. 153. Ocurriendo despues de comenzado el viaje alguno de los casos propuestos en los tres primeros números del artículo anterior, los hombres de mar concertados por meses, percibirán en el puerto de la pri-

mera arribada los salarios que les correspondan, segun el tiempo que hubieren servido, i los ajustes quedarán rescindidos.

Si los ajustes fueron hechos por una cantidad alzada, el monto del salario será fijado en la forma que prescribe el artículo 148, inciso 2.°

Pero si la nave hubiere de continuar navegando, el Capitan i la tripulacion podrán exijirse mutuamente el cumplimiento de sus ajustes.

Art. 154. En el caso previsto en el número 4.° del artículo 152, se abonará a la tripulacion contratada por meses, la mitad de sus salarios durante el embargo o la detencion; pero si aquel o ésta durare mas de noventa dias, el ajuste quedará rescindido sin indemnizacion.

El contrato celebrado por una cantidad alzada, será tambien rescindido pasados los noventa dias.

Art. 155. La tripulacion no podrá exijir mas que el pago de los salarios devengados, en el caso que enuncia el número 5.° del artículo precitado.

Si la inhabilitacion de la nave fuere causada por dolo o culpa del Capitan o piloto, la tripulacion podrá demandar a éstos la indemnizacion que corresponda.

Art. 156. Variado el destino de la nave ántes de su salida, i no conformándose los hombres de mar con la variacion, el naviero les abonará los salarios correspondientes a los dias trascurridos desde la fecha del respectivo ajuste, i una mesada por via de indemnizacion.

Si aceptaren la variacion, i la distancia i otras circunstancias dieren mérito a un salario o retribucion mayor, el aumento será fijado por peritos, toda vez que las partes no lo acordaren amigablemente.

La regla establecida en el inciso 1.° se aplicará tambien al caso en que la variacion provenga de un hecho de los cargadores, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan al naviero.

Art. 157. La prolongacion del viaje a puertos mas distantes de los designados, causada por un hecho voluntario del naviero o de los cargadores, da derecho a los hombres de mar contratados por meses o por una cantidad alzada, a un aumento de salario proporcionado al convenido en sus respectivos ajustes.

El acortamiento del viaje no priva a los hombres de mar de su derecho al integro pago de los salarios estipulados.

Art. 158. Los hombres de mar ajustados a la parte o al flete no tienen derecho a reclamar dietas e indemnizaciones por la revocacion, variacion, retraso o prolongacion del viaje provenientes de un caso fortuito o fuerza mayor.

Pero si tales sucesos fueren ocasionados por un hecho del naviero o del Capitan, la jente de mar tendrá derecho a una indemnizacion a juicio de peritos.

Si ocurrieren por un hecho de los cargadores, los hombres de mar no tendrán otra accion que a la cuota proporcional que les corresponda, segun sus ajustes, en la indemnizacion que aquellos dieren al naviero.

Art. 159. Las reglas de este título son aplicables a las contratas del Capitan, en cuanto no se opongan a las establecidas en el capítulo II del título anterior.

TITULO V.

Del fletamento, del conocimiento i de los pasajeros.

CAPÍTULO I.

DEL FLETAMENTO.

SECCION I.—Definiciones i reglas.

Art. 160. El fletamento es un contrato de trasporte, por el que el naviero, personalmente o representado, arrienda a otro la nave equipada i armada, i se obliga a conducir en ella, a un lugar determinado, mercaderías o personas mediante un precio convenido.

Llámase *fletante* la persona que da en arrendamiento la nave i promete el trasporte: *fletador*, el que carga la nave i paga el precio estipulado; i *flete* la cantidad con que el segundo retribuye el servicio que presta el primero.

Art. 161. La nave puede ser fletada total o parcialmente.

El fletamento de toda la nave se celebra por un precio alzado por el viaje, cualquiera que sea su duracion por tiempo determinado, o por los meses o dias que durare la espedicion.

El viaje comprende la ida, estada i vuelta siempre que las partes no acordaren otra cosa.

El fletamento total no comprende la cámara del capitan ni el espacio necesario para el aposentamiento de la tripulacion i custodia de los aparejos i vituallas.

Art. 162. El fletamento parcial es puro o condicional.

Es puro cuando se trata por un precio alzado la conduccion de cierta cantidad de mercaderías consideradas a bulto, por una parte determinada de la nave, por peso o a tanto el quintal, o por cabida o a tanto la tonelada.

Art. 163. El fletamento es condicional cuando el fletante se obliga a trasportar las mercaderias del fletador, caso que dentro de un determinado plazo consiga completar la carga de la nave mediante el ajuste de otros fletamentos parciales.

Esta especie de fletamento se llama fletamento a *carga jeneral;* i la condicion se entiende cumplida desde que el fletante obtenga tres cuartas partes de la carga correspondiente a la capacidad de la nave.

Art. 164. Los fletamentos de naves estranjeras celebrados en los puertos de la Union colombiana, están sujetos a las disposiciones de este Código, aunque el Capitan sea tambien estranjero.

Ajustados fuera de la Union, se sujetarán a las mismas disposiciones en todo lo concerniente a la descarga i a cualquier otro acto que deba ser realizado en el territorio colombiano.

SECCION II.—De la capacidad para fletar la nave i de la póliza de fletamento.

Art. 165. Solo el naviero puede celebrar el contrato de fletamento

Art. 166. El Capitan podrá asumir el carácter de fletante en el caso previsto en el número 6.° del artículo 89; pero si fletare la nave en el lugar de la residencia del naviero o de su consignatario, el fletamento será válido, siempre que el fletador haya procedido de buena fe.

Es tambien válido, aunque el Capitan lo ajuste en ausencia del naviero o de su consignatario, contraviniendo a sus instrucciones.

En uno i otro caso, el Capitan será responsable de los daños i perjuicios que sufre el naviero.

Art. 167. Puede ser fletador cualquiera persona que tenga capacidad para contratar i obligarse.

Art. 168. El fletamento debe ser redactado por escrito, ántes o despues de recibida la carga, i no podrá ser probado por testigos cuando el flete esceda de doscientos pesos.

La escritura en que se consignan las condiciones del contrato se llama *póliza* de *fletamento*, i puede ser pública, oficial o privada.

Si la escritura fuere oficial o privada, se estenderán tantos ejemplares cuantos fueren los contratantes; i si alguno de éstos no supiere firmar, lo harán a su ruego dos testigos.

Art. 169. Las pólizas de fletamento estendidas con intervencion de corredor, hacen fe en juicio, reconociendo aquel la autenticidad de las firmas, i que fueron puestas a su presencia por las mismas partes o por los testigos a su ruego.

Discordando las pólizas presentadas por los contratantes, se dará fe a la que aparezca conforme con la que el corredor tenga en su rejistro.

Art. 170. Hacen tambien fe las pólizas privadas, toda vez que las partes reconozcan sus firmas.

Si las negaren, la existencia i condiciones del fletamento podrán ser justificadas con el conocimiento, las facturas, los libros i correspondencia de las partes, los recibos provisionales de la carga, la confesion de los interesados, el juramento decisorio, i con declaraciones de testigos o presunciones, si el flete no llegare a doscientos pesos.

Art. 171. La escritura de fletamento debe espresar:

1.° El nombre, apellido i domicilio del naviero, consignatario o Capitan, si alguno de éstos fuere el que celebra el fletamento.

2.° El nombre, apellido i domicilio del fletador, i obrando éste por comision, el de la persona por cuya cuenta se ajuste el fletamento.

3.° La clase, nombre, porte, pabellon i puerto de matrícula de la nave.

4.° El puerto de carga i descarga.

5.° La cabida, el número de toneladas, o la cantidad de peso o medida que las partes se obliguen respectivamente a cargar i portear.

6.° El flete i lugar donde deba hacerse el pago i si está ajustado por una cantidad alzada por el viaje, por un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar, o por el peso o la medida de las mercaderías en que consista el cargamento.

7.° Si el fletamento es total o parcial.

8.° El número de dias convenidos para la carga i descarga.

9.° Las estadías i sobre-estadías acordadas para el caso que la carga o la descarga no concluyan dentro de los dias señalados al efecto, i la indemnizacion que debe pagarse por cada una de ellas.

10. El tanto que se haya de dar al Capitan por capa.

11. Todos los demas pactos en que convinieren las partes.

Art. 172. Declarándose en la póliza mayor porte del que efectivamente tenga la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento o exijir reduccion del flete.

En uno u otro caso, el fletante deberá indemnizar al fletador los perjuicios que sufra, salvo que la diferencia entre el porte declarado i la verdadera cabida de la nave no esceda de una cuadrajésima parte, o que la designacion aparezca conforme con el certificado de matrícula.

Escediendo la diferencia de una cuadrajésima parte, ésta será tomada en cuenta para determinar el importe de la indemnizacion debida al fletador.

Art. 173. Si el porte declarado fuere menor que la cabida efectiva de la nave, fletada por entero en una cantidad alzada, el fletador no estará obligado a suministrar carga hasta concurrencia del porte declarado, ni el fletante podrá exijir aumento alguno de flete.

Pero si éste fuere ajustado en un tanto por tonelada, el fletador deberá abonar el precio correspondiente a todas las toneladas que ocupe.

Art. 174. Aunque en la póliza de un fletamento a carga jeneral se haya designado con esactitud el porte de la nave, el fletante, comprometido a recibir mayor cantidad de mercaderías de la que aquella puede conducir, deberá indemnizar a los fletadores que no carguen por falta de espacio.

Art. 175. Ocultándose en la póliza el verdadero pabellon de la nave, el fletador podrá rescindir el fletamento, i el fletante deberá indemnizarlo de la confiscacion, aumento de derechos i cualquier otro perjuicio que le sobrevenga por la ocultacion.

Art. 176. No designándose en la póliza el plazo para la carga i descarga, cada una de estas operaciones se hará en los puertos de la Union dentro del término de quince dias útiles i consecutivos, desde que el Capitan haya prevenido al fletador o a su consignatario, que está dispuesto a cargar o a descargar.

En el mismo caso, la carga de las naves del cabotaje menor se hará en tres dias útiles i consecutivos, que se contarán desde la fecha del contrato, i la descarga dentro del mismo plazo contado desde el arribo de la nave.

En los puertos estranjeros se hará la carga i la descarga, en defecto de convenio, en el término que designen los usos locales.

Art. 177. Omitida en la póliza la designacion de las estadías o sobreestadías, la duracion de unas i otras se arreglará a los usos locales.

SECCION III.—De los derechos i obligaciones del fletante.

Art. 178. El fletante está principalmente obligado, bajo de responsabilidad de daños i perjuicios, a poner la nave pertrechada i aprovisionada a disposicion del fletador, a mantenerlo en el libre goce de ella en el modo i durante el tiempo convenido, i a firmarle conocimientos de la carga.

Art. 179. Salvo los casos previstos en los artículos 189 i 211, el fletante no podrá verificar el trasporte en otra nave que la designada en la póliza del fletamento.

Art. 180. El fletante es responsable a los fletadores de daños i perjuicios, si por su culpa sufre retardo la nave en su salida, durante el viaje o en el puerto de descarga.

Hai retardo en la salida, cuando la nave no emprende el viaje en la época i plazos que determinan los artículos 187 a 189.

Sinembargo, el fletador no podrá reclamar los perjuicios que le sobrevengan por el retrazo voluntario de la salida de la nave, si no hubiere requerido al fletante por medio de una protesta conminatoria para que emprenda el viaje.

Art. 181. Aunque el fletador por entero no ponga a bordo toda la carga correspondiente a la cavidad de la nave, el fletante no podrá embarcar sin consentimiento de aquel otras mercaderías para completarla.

Si lo consintiere, el flete de las mercaderías complementarias, sea cual fuere, pertenecerá esclusivamente al fletador.

Art. 182. Si el cargador prohibiere al fletante completar la carga, éste podrá obligarlo a embarcar una cantidad de mercaderías suficiente para responder del flete.

Art. 183. Autorizado para completar la carga, el fletante no podrá contratar mercaderías por un flete mas bajo que el señalado por el fletador ; i si lo hiciere, responderá a éste de la diferencia.

Art. 184. Antes de hacerse a la vela, el fletante podrá desembarcar las mercaderías introducidas a la nave sin su consentimiento, o trasportarlas por el flete mas alto que haya obtenido en aquel viaje, siempre que pueda colocarlas bajo de escotilla i en buena estiva, sin perjuicio de los fletadores.

El desembarque se hará, previo aviso al propietario i a costa del mismo.

Art. 185. Si durante el viaje, el fletante conociere la introduccion clandestina de tales mercaderías, será obligado a conservarlas en la nave ; pero entónces, fuera de exijir por ellas el mas alto flete, podrá depositarlas en mano de una persona abonada en el primer puerto de arribada, dando oportuno aviso al propietario.

Aunque las mercaderías clandestinamente introducidas no sobrecarguen la nave, el fletante deberá verificar el depósito, siempre que el fletamento sea por entero, i que el trasporte de ellas pueda perjudicar los intereses del fletador.

Art. 186. Fletada la nave por entero, el fletante deberá hacerse a la vela en la época que determina el número 11 del artículo 90.

Aun en el caso de no estar completa la carga, el fletante deberá emprender el viaje a requerimiento del fletador, siempre que éste haya embarcado una cantidad de mercaderías suficiente para asegurar el flete.

Art. 187. En los fletamentos parciales, el fletante está obligado a emprender el viaje ocho dias despues que tenga a bordo las tres cuartas partes de la carga correspondiente a la cavidad de la nave.

Art. 188. Toda vez que, despues de embarcada parte de la carga, el fletante no complete las tres cuartas partes de la que corresponda a al cabida de la nave, podrá subrogar otra visitada i declarada apta para el viaje, siendo de su cuenta los gastos del trasbordo i el aumento de flete, si lo hubiere.

No haciendo la subrogacion, el fletante emprenderá el viaje con la carga que tenga a bordo dentro de treinta dias contados desde el en que hubiere comenzado a cargar.

El fletante no podrá hacer la subrogacion sin el consentimiento de los cargadores en el caso de un fletamento por entero, ni en el de un fletamento parcial si hubiere reunido las dos terceras partes de la carga correspondiente al porte de la nave.

Art. 189. Recibida una parte de las mercaderías contratadas a carga jeneral, el fletante no podrá rehusarse a embarcar las demas que se le ofrezcan a precios i condiciones iguales a las concertadas por las ya recibidas, a no ser que encuentre otras mercaderías que le ofrezcan mayores ventajas.

Negándose a aceptar el ofrecimiento i a continuar la carga, el fletante no podrá hacer la subrogacion que le permite el anterior artículo, aunque no haya completado las tres cuartas partes, i será obligado a darse a la vela con la que tenga en la nave.

Art. 190. Vencido el plazo acordado para cargar o descargar la nave i el de las estadías o sobre-estadías, sin que el fletador haya realizado alguna de estas operaciones, el fletante podrá reclamar la indemnizacion estipulada, o en su defecto el pago de perjuicios regulados por peritos.

Si la demora resultare de que el fletador no puso la carga al costado de la nave, el fletante podrá ademas rescindir el fletamento, exijiendo la mitad del flete convenido.

Consistiendo la demora en no recibir la carga, el fletante procederá en los términos que prescribe el número 5.° del artículo 99.

Art. 191. Cuando el fletador hubiere embarcado solo una parte de la carga durante el plazo estipulado, i las estadías o sobre-estadías, el fletante tendrá los mismos derechos que se le conceden en los dos primeros incisos del artículo precedente.

Art. 192. El fletante que, contratado para tomar carga en otro puerto que el del fletamento, no la recibiere del consignatario dentro del tiempo designado, deberá dar aviso al fletador i esperar sus instrucciones ; i entre tanto correrán las estadías i sobre-estadías que establezca el contrato o el uso local.

Art. 193. No recibiendo instrucciones en un término prudencial, el fletante dilijenciará un nuevo fletamento ; i no obteniéndolo, u obteniendo uno parcial, despues de vencido el término de las estadías o sobre-estadías, formalizará su protesta i regresará al puerto de salida.

El fletador pagará en el primer caso el flete estipulado, i en el segundo la diferencia entre aquel i el que hubiere devengado la nave.

Art. 194. Luego que la nave llegue al puerto de su destino, el Capitan hará entrega de la carga en los términos que previenen los números 3,° 4,° 5.° i 6.° del artículo 99.

Art. 195. Si en el caso previsto en el número 3.° del artículo precitado, el fletante descargare las mercaderías sin contarlas, pesarlas o medirlas, el fletador o su consignatario podrá establecer la identidad, el número, peso i medida de ellas aun por declaracion de las personas que le hubieren servido en la descarga.

Art. 196. Si los bultos de mercaderías ofrecieren señales esteriores de faltas o averías, el Capitan, el consignatario i cualquier otro interesado podrá solicitar un reconocimiento judicial i el justiprecio de las faltas o averías, ántes de verificar la descarga.

Esta dilijencia no obstará a los medios de defensa del Capitan, aun cuando sea solicitada por él.

Art. 197. Si las mercaderías fueren entregadas sin previo exámen, o bajo de protesta, de un recibo o conocimiento cancelado que indique la falta o avería, el consignatario podrá pedir su reconocimiento judicial dentro de cuarenta i ocho horas contadas desde la entrega total o parcial.

Vencido el plazo indicado, no se admitirá ninguna reclamacion por faltas o averías.

Art. 198. No habiendo en los bultos señales esteriores de faltas o averías, el reconocimiento judicial podrá hacerse válidamente, aun hallándose las mercaderías en poder del consignatario, con tal que se verifique dentro de sesenta i dos horas contadas desde la entrega, i prévia justificacion de su identidad.

SECCION IV—De los derechos i obligaciones del fletador.

Art. 199. El fletador de la nave puede subfletarla total o parcialmente sin consentimiento del fletante, pero a cargo de quedar siempre responsable a éste del cumplimiento del contrato.

Aunque el fletamento sea hecho por una cantidad fija, corresponderá al subfletante cualquiera ventaja que obtenga en el subfletamiento.

Art. 200. La venta de una nave fletada no estingue el derecho adquirido por el fletador; i el nuevo propietario estará obligado a respetar i cumplir el fletamento celebrado por su autor, salvo su derecho para reclamar de éste la indemnizacion de los daños i perjuicios que se le siguieren.

Art. 201. Las principales obligaciones del fletador consisten en cargar i descargar la nave en el tiempo convenido, i pagar el flete estipulado.

Art. 202. La carga i descarga de la nave se hará en el plazo principal que designe la póliza, o en el suplementario de las estadías o sobre-estadías, si las hubiere.

Art. 203. No limitándose el fletamento a un número fijo de toneladas, el fletador podrá cargar toda la nave, estando vacía, o la parte que estuviere libre al tiempo del contrato.

Art. 204. Siendo insuficiente el porte de la nave parcialmente fletada para recibir toda la carga contratada, los fletadores serán preferidos segun la prioridad de sus contratos; i si éstos fueren de una misma fecha, cargarán a prorata de las cantidades de peso o cabida que cada uno hubiere contratado.

En ámbos casos, el fletante indemnizará a los fletadores los perjuicios que les cause la falta de cumplimiento o el cumplimiento imperfecto de sus respectivos contratos.

El fletador que hubiere cargado primero la nave, quedará en posesion de la parte que hubiere ocupado, sea cual fuere la fecha de su fletamento.

Art. 205. El fletador que no embarque la totalidad de la carga contratada, pagará el flete de la parte que deje de cargar, a no ser que el fletante hubiere tomado, con autorizacion de aquel, otra carga para completar la que corresponda a la cabida de la nave.

Art. 206. Si el fletador cargare mayor cantidad de mercaderías que la convenida, pagará por el esceso el mismo flete que hubiere estipulado en la póliza de fletamento.

Art. 207. El fletador no puede cargar mercaderías de ilícito comercio, ni otras que las designadas o manifestadas al fletante, i si las cargare, serán de su cuenta todos los daños i perjuicios que sobrevengan a la nave, i a los cofletadores.

Cargando mercaderías prohibidas a sabiendas del fletante, éste i el fletador responderán definitiva i solidariamente de los perjuicios que sufran la nave i los demas cargadores, aunque entre sí hubieren pactado lo contrario.

Art. 208. Si por hecho del cargador o de su consignatario, la nave fletada para un viaje de ida i vuelta, regresare sin carga, se deberá al fletante todo el flete estipulado i una indemnizacion por la demora.

Art. 209. Cuando el Capitan se viere precisado a arribar para hacer reparaciones urjentes en el casco, aparejos o pertrechos de la nave, los fletadores deberán esperar treinta dias sin indemnizacion, a ménos que prefieran descargar sus mercaderías.

Si las descargaren dentro del plazo indicado, pagarán íntegramente

el flete convenido, pero si lo hicieren despues de vencido, solo abonarán lo que corresponda en proporcion del camino andado.

Estando fletada la nave por meses, el fletador no deberá flete alguno durante el tiempo de la reparacion, ni un aumento de flete si estuviere ajustada por viaje.

Art. 210. Si la nave no pudiere ser útilmente reparada, el Capitan deberá fletar otra por su cuenta, i verificar en ella el trasporte, sin derecho a un aumento de flete.

En este caso, será de su obligacion acompañar la carga hasta entregarla en el lugar de su destino.

No encontrándose otra nave en los puertos que estén a treinta leguas de distancia, el Capitan depositará la carga por cuenta de los fletadores, dándoles el aviso correspondiente, i exijirá el flete sin otra indemnizacion en proporcion a la distancia, que la que hubiere porteado.

Art. 211. Siempre que por malicia o neglijencia del Capitan no se proporcionare nave que trasporte el cargamento, los fletadores podrán buscarla i fletarla por cuenta i bajo la responsabilidad del fletante, despues de haber hecho al Capitan dos interpelaciones judiciales dentro de los últimos quince dias del plazo que señala el artículo 209.

El fletamento celebrado por los cargadores se llevará a efecto, apesar de la oposicion del Capitan.

Art. 212. Justificando los cargadores que la nave no se hallaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no estarán obligados a pagar flete alguno, i podrán reclamar del fletante los daños i perjuicios que hubieren sufrido.

La prueba es admisible no obstante la acta de visita de que trata el número 3.° del artículo 90.

Art. 213. Antes o despues de haber embarcado toda la carga o parte de ella, el fletador podrá desistir del fletamento, sea total o parcial, pagando la mitad del flete convenido.

En el segundo caso pagará tambien los gastos de descarga i los perjuicios que cause esta operacion.

Las reglas precedentes son aplicables al desistimiento de fletamento o viaje redondo.

Si el fletamento fuere ajustado por meses, el falso flete que debe pagar el fletador será el correspondiente a la mitad de la duracion probable del viaje, calculada por peritos.

Art. 214. Cualquiera de los fletadores a carga jeneral podrá retirar de la nave las mercaderías que hubiere embarcado, haciendo los abonos enunciados en el artículo precedente; pero en este caso los demas cargadores podrán oponerse a la descarga proyectada, tomando por su cuenta, a precios de factura, las mercaderías cargadas.

El propietario de ellas estará obligado a dejárselas.

Art. 215. El fletador que voluntariamente, i fuera de los casos de fuerza insuperable, descargare sus mercaderías ántes de llegar al puerto del destino de la nave, pagará íntegramente el flete convenido i los gastos de la arribada hecha con tal objeto.

Art. 216. En los fletamentos por meses o por dias, el flete corre desde el dia en que comienza la carga hasta el en que concluye la descarga en el puerto de la consignacion.

Para el efecto de fijar el importe de los fletes, el mes principiado se tendrá por concluido.

Art. 217. Fletada la nave por un tiempo determinado, el flete corre desde el dia del contrato.

Art. 218. Si el fletamento fuere ajustado por una cantidad alzada, por peso o por cabida, correrá el flete desde que se hayan cargado las mercaderías.

En el fletamento por peso, el flete se calculará sobre el peso en bruto; i en defecto de un convenio especial, se entenderá que las partes se han referido al sistema usado en el lugar de la carga.

Art. 219. Se deben fletes:

1.° Por las mercaderías que el Capitan vende durante el viaje para subvenir a las necesidades urjentes de la nave.

2.° Por las mercaderías deterioradas o disminuidas por caso fortuito, vicio propio de las mismas, mala calidad o condicion de los envases.

3.° Por las que fueren deliberadamente arrojadas a la mar para salvar la nave i el cargamento, a condicion de contribuir a la avería comun.

4.° Por el aumento de peso o volúmen de las mercaderías cargadas.

Art. 220. No se debe flete por las mercaderías perdidas en naufrajio o varamiento, robadas por piratas, o violentamente tomadas por enemigos.

En todos estos casos, el fletador tiene derecho para exijir la restitucion de la parte del flete que hubiere anticipado.

Art. 221. Salvadas o rescatadas las mercaderías, el fletador pagará el flete que hubieren devengado hasta el lugar del naufrajio o apresamiento.

Si reparada la nave fueren conducidas en ella hasta el puerto de su destino las mercaderías salvadas, el fletador abonará el flete íntegro, sin perjuicio de lo que se resuelva sobre la avería.

Art. 222. Tampoco se debe flete alguno por las mercaderías que, haciendo parte de la carga, fueren salvadas en la mar o en la costa sin la cooperacion del Capitan o tripulacion.

Art. 223. El flete es debido i exijible desde el momento en que se ponen a disposicion del consignatario las mercaderías porteadas.

Art. 224. El fletante no está obligado a recibir en pago del flete mercaderías sanas o averiadas ; pero los cargadores podrán abandonarle por el flete los líquidos cuyas vasijas hubieren perdido mas de la mitad de su contenido.

Art. 225. El fletante no soporta diminucion alguna en los fletes devengados con arreglo a la póliza, fuera de los casos espresados por la lei.

Art. 226. El Capitan no puede retener a bordo la carga para asegurar el pago del flete ; pero podrá solicitar el depósito de ella hasta que se le abone.

Art. 227. La capa será pagada al Capitan en la misma proporcion que los fletes, i con las modificaciones a que éstos se hallan sujetos segun los casos.

Art. 228. El cargamento está afecto privilejiadamente al pago de los fletes, capa e indemnizaciones que deban los cargadores en razon del fletamento.

El privilejio dura treinta dias contados desde la conclusion de la descarga ; i el fletante podrá solicitar dentro de ellos la venta judicial de las mercaderías que basten para cubrir los créditos enunciados, aun cuando el consignatario se haya constituido en quiebra.

Las mercaderías que pendiente aquel plazo pasaren a tercera mano

por un título legal, quedan libres de toda responsabilidad por el mero trascurso de los ocho dias siguientes a la entrega de ellas.

Vencidos los treinta dias, los créditos del fletante se considerarán como créditos comunes.

SECCION V—De la rescision del fletamento.

Art. 229. Fuera de los casos de rescision anteriormente previstos, el fletamento, sea total o parcial, se rescinde sin indemnizacion, ántes de principiado el viaje, por las siguientes causas:

1.ª La prohibicion de esportar del lugar de la carga o de importar al de la descarga, el todo o parte de las mercaderías comprendidas en una misma póliza, a no ser que el fletador quiera cargar otras mercaderías permitidas.

2.ª La interdiccion de comercio, declaracion de guerra entre la Union Colombiana i la Nacion a que estuviere destinada la nave, i el bloqueo del puerto de la descarga.

3.ª Cualquiera otro caso fortuito o de fuerza mayor que impida el viaje.

Si el caso fortuito fuere imputable a culpa de alguna de las partes, habrá lugar a la rescision con indemnizacion de daños i perjuicios.

Art. 230. Rescindido el fletamento por algunas de las causas espresadas, despues que la nave se hallare cargada, el fletador soportará todos los costos de la descarga, i el fletante los salarios i gastos de la tripulacion, sin perjuicio del derecho que éste hubiere adquirido al pago de estadías, sobre-estadías i avería comun por daño ocurrido ántes de la rescision.

Art. 231. Suspendida temporalmente la salida de la nave por cerramiento del puerto, embargo por órden superior, o por cualquier otro acontecimiento de fuerza mayor, subsistirá el fletamento sin derecho a indemnizacion; i los gastos de manutencion i salario de la tripulacion serán pagados como avería comun.

En el caso propuesto, el fletador podrá descargar i volver a cargar sus mercaderías; i si despues de haber cesado la causa que suspendió la salida de la nave se cargare dentro del plazo acordado al efecto, será obligado a pagar estadías.

Art. 232. Sobreviniendo durante el viaje alguno de los sucesos espresados en los números 1.° i 2.° del artículo 229, seguirá las instrucciones que para tales casos hubiere recibido del fletador; i si obrando de acuerdo con ellas arribare al puerto que se le hubiere designado o regresare al de partida, cobrará solo el flete de ida, aun cuando la nave estuviere fletada por viaje redondo.

Art. 233. Careciendo de instrucciones en los casos referidos, el Capitan deberá continuar el viaje al puerto de la descarga, a ménos que éste pertenezca a la Nacion que estuviere en guerra con la Union Colombiana.

En el supuesto contrario, el Capitan procederá en la forma que determina el número 15 del artículo 97, e inmediatamente dará cuenta al fletador.

No recibiendo instrucciones dentro de un plazo razonable, a juicio del Tribunal de Comercio o de la justicia ordinaria del puerto de arribada, el Capitan pedirá el depósito de la carga, el pago de flete solo de ida i la venta de las mercaderías que basten para cubrirlo.

Los gastos hechos i los salarios devengados durante la detencion de la nave, serán reputados avería comun i pagados como tal; pero los costos de la descarga, depósito i venta serán de la esclusiva cuenta del fletador.

Art. 234. Si la nave volviere al puerto de salida por tiempo contrario, temor de piratas o de enemigos, i los cargadores convinieren en su total descarga, el fletante no podrá rehusarla, pagándole por entero el flete correspondiente al viaje de ida, aunque la nave se halle fletada por viaje redondo.

Si el fletamento estuviere ajustado por meses, los cargadores pagarán el flete que corresponda al número de meses que debiera durar el viaje de ida, calculado por peritos.

Art. 235. Los fletadores podrán tambien descargar totalmente la nave i concluir el viaje, si ella arribare a un puerto distinto del de la espedicion, por alguna de las causas indicadas en el inciso 1.° del precedente artículo.

En tal caso los fletadores deberán pagar el flete íntegro, por el viaje de ida, si el puerto de arribada estuviere a mas de la mitad de la distancia que mide entre el de la espedicion i el del destino de la nave, i solo la mitad, si la distancia fuere menor.

Art. 236. Arribando la nave a un puerto distinto del de su destino por falta de víveres, proveniente de no haber sido bien aprovisionada, o por averías que procedan de la impericia del Capitan, los cargadores tendrán derecho para rescindir el contrato i solicitar indemnizacion de los daños que les sobrevengan.

Art. 237. Si la nave fuere detenida durante su viaje por órden de alguna potencia estranjera, subsistirá el fletamento ; pero no se deberá flete alguno por el tiempo de la detencion, si el fletamento estuviere ajustado por meses, ni aumento de flete si lo fuere por viaje.

La cesacion del flete en el primero de los casos indicados, se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 224.

CAPÍTULO II.

DEL CONOCIMIENTO.

Art. 238. Llámase *conocimiento* o *póliza de carga*, la escritura privada en que el Capitan i el cargador reconocen el hecho del embarque de las mercaderías i espresan las condiciones del trasporte convenido.

Art. 239. El conocimiento debe contener :

1.° El nombre, matrícula i porte de la nave.
2.° El nombre, apellido i domicilio del Capitan.
3.° Los nombres i apellidos del cargador i consignatario.
4.° La calidad, cantidad, número i marca de los bultos.
5.° El puerto de la carga i el de la descarga.
6.° El flete i capa contratada.
7.° La fecha i las firmas del Capitan i cargador.

Art. 240. El conocimiento será estendido al ménos en cuatro orijinales de un mismo tenor i fecha : uno para el cargador, otro para el consignatario, otro para el Capitan i otro para el naviero.

Cada conocimiento llevará la indicacion del número que le corresponda en el órden de los ejemplares que se hubieren firmado.

El Capitan firmará ademas tantos cuantos exija el cargador.

Art. 241. El cargador presentará al Capitan los conocimientos dentro de veinticuatro horas de concluida la carga de sus mercaderías; i ámbos deberán firmarlos en el mismo término, bajo responsabilidad de daños i perjuicios, aun cuando no se hubiere estendido póliza de fletamento.

El ejemplar destinado al cargador será escrito por el Capitan o llenado por él siendo impreso.

Art. 242. Si el Capitan o alguno de sus parientes dentro del grado prohibido para la testificacion fuere cargador, los conocimientos serán firmados por los dos principales oficiales de la nave.

Art. 243. Los conocimientos pueden ser estendidos a la órden, al portador o a favor de una persona determinada.

En el primer caso, los derechos del fletador sobre la carga se trasmiten por endoso, ejecutado con arreglo a las prescripciones relativas a las letras de cambio; en el segundo, por la mera tradicion del conocimiento; i en el tercero, por cesion notificada al Capitan, conforme a la dilijencia civil comun.

El fletante puede oponer al cesionario todas las escepciones derivadas del fletamento, que podria hacer valer contra el cedente.

Art. 244. El Capitan que reciba carga sin reconocerla préviamente, podrá indicar en los conocimientos, con cualquiera de las frases usadas en el comercio marítimo, que la especie, peso, número o medida de las mercaderías, le son desconocidos, salvo que los cargadores se ofrezcan a verificar esas calidades a presencia del Capitan i a su costa.

Apesar de tal indicacion, el Capitan es responsable tanto del número de toneladas, cajas, fardos, balas i cualesquiera otros bultos, cuanto de la calidad interior de las mercaderías que éstos contengan, siempre que durante el viaje hubieren sido abiertos sin necesidad.

Art. 245. Los cargadores no podrán desembarcar sus mercaderías ni variar la consignacion, sin restituir al Capitan todos los conocimientos que les hubiere entregado.

Si el Capitan consintiere el desembarque o el cambio de la consignacion sin haber retirado los conocimientos, será responsable de la carga al portador lejítimo de ellos.

Art. 246. Siempre que los cargadores no puedan devolver los conocimientos, deberán otorgar fianzas a satisfaccion del Capitan por el íntegro valor de la carga; i no otorgándola, aquel no podrá ser compelido a entregar las mercaderías, ni a firmar nuevos conocimientos para distinta consignacion.

Art. 247. Falleciendo el Capitan o cesando en su oficio ántes de hacerse a la vela, los cargadores exijirán al sucesor la revalidacion de los conocimientos; i no haciéndolo, éste responderá solamente de la carga existente a bordo cuando entró a ejercer su empleo.

El Capitan que revalide los conocimientos de su antecesor, sin previo exámen de su conformidad con la carga, responderá a las faltas que ulteriormente se notaren.

Si para la revalidacion el Capitan exijiere el reconocimiento de la carga, los costos de esta dilijencia serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de su derecho para cobrarlos del Capitan cesante, si éste dejó de serlo por haber dado motivo para su remocion.

Art. 248. Antes de principiada la descarga, el portador de un conocimiento a la órden deberá presentarlo al Capitan para que se le entreguen

directamente las mercaderías; i omitiendo hacerlo, serán de su cuenta los gastos de almacenaje i comision de depósito, si el Capitan lo hubiere solicitado.

Art. 249. El portador de un conocimiento no responde del cumplimiento de las obligaciones contenidas en la póliza del contrato, a ménos que el conocimiento lleve la cláusula *segun la póliza* de fletamento u otra equivalente.

Art. 250. El consignatario devolverá al Capitan los conocimientos al tiempo de recibir la carga, i en uno de los ejemplares pondrá el recibo correspondiente.

Siendo moroso en la entrega del conocimiento con recibo, el consignatario responderá al Capitan de los daños i perjuicios que le ocasione la dilacion.

No incurre en mora el consignatario que retarda la entrega del recibo hasta el resultado del reconocimiento de sus mercaderías.

Art. 251. Se prohibe al Capitan hacer entrega de la carga, toda vez que concurran a exijirla varios portadores de conocimientos relativos á unas mismas mercaderías.

Art. 252. Llegado el caso previsto en el anterior artículo, el Capitan pondrá la carga a disposicion del Tribunal de Comercio para que ordene su depósito con noticia de los interesados, oiga a éstos i resuelva acerca de la propiedad i entrega de las mercaderías.

Los interesados i el depositario deberán solicitar la venta de las mercaderías que, por su naturaleza o por su estado, se hallen espuestas a sufrir algun deterioro.

El producto de la venta, deducidos los costos i comisiones de depósito, será judicialmente consignado.

Art. 253. Los conocimientos redactados i firmados en la forma indicada hacen fe entre las partes interesadas en la carga; i entre éstas i los aseguradores, salva la prueba de fraude o colusion.

Art. 254. Hallándose disconformes los conocimientos de un mismo cargamento, se estará al contenido del presentado por el Capitan, si estuviere escrito en su totalidad o llenado de mano del mismo cargador o del dependiente encargado de la espedicion de su tráfico; o al contesto del exhibido por el cargador, siendo escrito o llenado por el Capitan.

Si los conocimientos presentados tuvieren respectivamente la enunciada calidad prelativa, se estará al resultado de las demas pruebas que rindan las partes.

Art. 255. En defecto de póliza de fletamento, se entiende que éste ha sido ajustado en los términos i con las condiciones que espresan los conocimientos.

Las dudas que ofrezca la póliza de fletamento serán resueltas por los conocimientos.

Art. 256. El conocimiento cancela los recibos provisionales de fecha anterior que el Capitan i sus subalternos hubieren dado al cargador.

Art. 257. No se admitirá al Capitan la escepcion de que firmó los conocimientos en confianza i bajo la promesa de que se le entregaria la carga designada en ellos.

Art. 258. Las demandas entre el Capitan i el cargador que se refieran a la carga, serán necesariamente apoyadas en el conocimiento; i sin la exhibicion de éste no se les dará curso.

CAPÍTULO III.

DE LOS PASAJEROS.

Art. 259. En defecto de convenio entre el Capitan i el pasajero, el precio del trasporte será fijado por el Tribunal de Comercio, oyendo préviamente el dictámen de los peritos si lo creyere necesario.

Art. 260. A ménos de espresarse lo contrario, el pasajero debe ser alimentado por el naviero en las embarcaciones mayores, o sea de diez o mas toneladas. En las menores se entenderá que el pasajero debe procurarse alimentos, si otra cosa no se estipulare.

Siempre que la alimentacion corra por cuenta del naviero, se entiende que debe proporcionarla al pasajero tan buena como la que se dé al Capitan.

Art. 261. Si un pasajero se embarcase clandestinamente, el Capitan podrá usar del derecho que le confieren los artículos 184 i 185, con las modificaciones que reclama el trasporte de personas.

Art. 262. Sea en el puerto de salida, sea en el de escala o en el de arribada, el pasajero deberá embarcarse el dia i a la hora que señale el Capitan; i si por su culpa partiere la nave sin él, deberá pagar íntegramente el pasaje convenido.

Art. 263. Hallándose la nave pronta para darse a la vela, los pasajeros no podrán bajar a tierra sin permiso del Capitan, bajo la responsabilidad que impone el precedente artículo.

Art. 264. El pasajero no puede ceder a otro, sin consentimiento del Capitan, su derecho a ser trasportado.

Art. 265. Si el pasajero desistiere voluntariamente del viaje ántes que la nave se haya hecho a la vela, pagará al Capitan la mitad del pasaje estipulado; pero ocurriendo el desistimiento durante la navegacion, lo abonará íntegramente.

Art. 266. El contrato se rescinde, sin indemnizacion, por la suspension del viaje ántes de la salida de la nave, siempre que tal suceso fuere causado por fuerza mayor o un caso fortuito, que no traiga su oríjen de culpa del Capitan.

Suspendido o interrumpido el viaje despues de principiado, el Capitan cobrará solamente el pasaje que corresponda a la distancia andada, si ésta fuere de alguna utilidad al pasajero.

Art. 267. Si en el caso propuesto en el artículo 209, el pasajero resolviere esperar la reparacion de la nave, no estará obligado a aumentar el pasaje estipulado; pero durante la demora deberá cuidar de su propia manutencion o entenderse a este respecto con el Capitan.

En ese mismo caso, el pasajero podrá continuar su viaje en otra nave, abonando el pasaje a prorata de la parte del viaje que hubiere realizado.

Art. 268. Se prohibe al Capitan arribar o detenerse en parte alguna a solicitud o en el interes de los pasajeros.

Con todo eso, si un pasajero fuere atacado de una enfermedad contajiosa, deberá desembarcarlo en un lugar habitado, aun contra la voluntad de aquel.

Art. 269. Consumidas o inutilizadas las provisiones de los pasajeros, por cualquier motivo que sea, cuando ellos proveen a su manutencion, el Capitan deberá proporcionarles los víveres necesarios a un precio razonable.

Art. 270. La obligacion de pagar el pasaje está subordinada al evento del arribo de la nave al puerto de su destino.

Art. 271. Muriendo el pasajero ántes de principiado el viaje, sus herederos deberán pagar solamente los costos i anticipados de manutencion, si estuvieren comprendidos en el precio de trasporte, i si no pudieren utilizarse de otro modo por el naviero.

Pero si la muerte acaeciere durante el viaje, serán obligados a abonar el pasaje íntegramente.

Art. 272. No se debe aumento alguno de pasaje por las personas nacidas durante la navegacion.

Art. 273. El pasajero se reputa cargador de los objetos que lleva en la nave; i gozará de los derechos de tal, siempre que los ponga al cuidado i guarda del Capitan.

Pero si el pasajero los mantuviere bajo su propia custodia, el Capitan no será responsable de la pérdida o daños que sufran, sino en el caso de que procedan de su propio hecho o del hecho de la tripulacion.

Art. 274. Los objetos que el pasajero introduce en la nave están afectos privilejiadamente al pago del pasaje i de los gastos que hubiere causado durante el viaje.

Art. 275. Fuera de la obligacion que el artículo 80 impone a los pasajeros, éstos tienen la de prestar asistencia al Capitan en todos los casos urjentes que la reclame para la salvacion de la nave.

Art. 276. Para el cumplimiento de las obligaciones que respecto de los pasajeros tiene el naviero, ellos pueden ejercitar su accion contra el Capitan, representante de aquel, una vez que la nave ha salido del puerto de la espedicion, i en todo caso en que el naviero o su consignatario no se halle presente.

TITULO VI.

De los riesgos i daños del trasporte marítimo.

CAPÍTULO I.

DE LAS AVERIAS EN JENERAL.

SECCION I—Definiciones i reglas.

Art. 277. Son averías en la acepcion legal de esta palabra:

1.ª Todos los daños que sufre la nave cargada o en lastre, ántes de darse a la vela, durante el viaje o despues de fondeada en el puerto de su destino; los que reciben las mercaderías desde su embarque en lanchas u otros buques menores, en el lugar de la espedicion, hasta su desembarque en el de la consignacion.

2.ª Todos los gastos estraordinarios e imprevistos ejecutados durante el viaje para la conservacion de la nave, de la carga o de ámbas a la vez.

Art. 278. No son averías en los casos ordinarios:

1.° Los pilotajes de costas i puertos.

2.° Los gastos de lanchas i remolques.

3.° Los derechos llamados de puerto.

4.° Los gastos de alijo de la nave, que por falta de agua no puede hacerse a la vela o entrar al puerto de su destino con toda su carga.

5.° En jeneral, todos los gastos ordinarios de la navegacion.

Todos los gastos enunciados son de la esclusiva cuenta del naviero, a ménos que en la póliza de fletamento o conocimientos se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 279. A falta de convenciones especiales, la responsabilidad, liquidacion i pago de las averías serán determinadas en conformidad con las disposiciones de este título.

Art. 280. En el arreglo de las averías fuera del territorio de la Union, se observarán las leyes i usos del lugar donde se verifique.

La avería es gruesa o *comun*, simple o particular.

SECCION II—De la avería comun, de la resolucion de la avería i de la echazon.

Art. 281. Son avería comun, no solo los daños que, en virtud de deliberaciones motivadas i ántes o despues de emprendido el viaje, se causan conjunta o separadamente a la nave i su carga para salvarlas de un inminente riesgo de mar, sino tambien los daños sobrevinientes por consecuencia directa e inevitable del sacrificio, i los gastos imprevistos ejecutados en beneficio comun, en las épocas i forma indicadas.

Art. 282. Corresponden a la clase de averías comunes:

1.° Las cosas entregadas a los enemigos o piratas por composicion i a título de rescate de la nave, del cargamento o de ámbas cosas a la vez.

2.° Los sueldos i gastos de los rehenes, durante su detencion, hasta su regreso a la nave o a su domicilio.

3.° Los gastos hechos para reclamar conjuntamente la libertad de la nave i carga capturadas, i los costos de residencia del Capitan, oficiales i tripulacion durante la detencion, inclusos los sueldos i manutencion.

4.° Los daños que recibe la nave o el cargamento, defendiéndose contra los enemigos o piratas, la pérdida de municiones de guerra consumidas en el combate, i las recompensas prometidas o dadas a los hombres de mar para estimular su valor.

5.° Los gastos de curacion, manutencion i asistencia de los hombres de mar i pasajeros, heridos, mutilados o estropeados en defensa de lanave o en el servicio de la maniobra durante el combate, i los sueldos que los primeros devenguen hasta su completo restablecimiento.

6.° Los salarios, manutencion i rescate del hombre de mar preso o detenido, hallándose ocupado en tierra o en la mar en servicio de la nave.

7.° Los salarios o manutencion de los hombres de mar, miéntras la nave espera un convoi o permanece en un puerto neutral, por temor fundado de enemigos o piratas, o por hallarse bloqueado el puerto del de su destino.

8.° Las cosas pertenecientes a la nave, cargamento o tripulacion, arrojadas a la mar para alijar aquella, i el daño que cause la echazon a las que quedaren a bordo.

9.° La cortadura o inutilizacion deliberada de los masteleros, vergas, cables, amarras, velas, i de cualquiera otro objeto accesorio a la nave.

10. El abandono voluntario de las anclas, botes, lanchas i demas aparejos para salvar la nave de un abordaje o de cualquier otro riesgo de mar.

11. Los daños causados por el forzamiento de velas para preservar la nave o la carga de un peligro inminente.

12. El daño intencionalmente causado a la nave para estinguir un incendio o facilitar el desagüe, la echazon, el alijo o la estraccion de la carga, i el ocasionado por consecuencia de estas operaciones.

13. Los gastos de alije o trasporte de una parte de la carga, con el designio de tomar un puerto que no sea el del destino de la nave, i salvarla de la persecucion de enemigos o piratas, de una tempestad o de cualquier otro riesgo de mar, i la pérdida de las mercaderías alijadas o trasbordadas, o el deterioro que en ellas causare el alijo, trasbordo o reembarco.

14. Los salarios i manutencion de la tripulacion en los casos de arribada forzosa en beneficio comun, solo por el tiempo estrictamente necesario para satisfacer la necesidad que la hubiere causado, los derechos de entrada i salida del puerto, los gastos de descarga i recarga, i el alquiler de los almacenes en que se depositen las mercaderías que no puedan permanecer a bordo durante la reparacion.

15. El quebranto de valor de las mercaderías vendidas en una arribada forzosa para reparar la nave de un daño sufrido por un accidente que constituya avería comun, el provecho marítimo, la comision de los préstamos a la gruesa, tomados para cubrir los gastos de reparacion, i el premio del seguro de esos mismos gastos.

16. Los daños causados conjunta o separadamente a la nave o carga por el varamiento voluntario, ejecutado con el fin de salvarlas de un riesgo de mar, i los gastos hechos para poner a flote la nave.

17. Los gastos causados en el reconocimiento, clasificacion i distribucion de una avería comun.

18. En jeneral, todas las pérdidas, daños i gastos que reunan las circunstancias que enuncia el artículo 281.

Art. 283. Para determinar la responsabilidad del asegurador de la nave i la del dador a la gruesa sobre el casco i quilla, serán tambien considerados como avería comun los daños que aquella sufra i los gastos que ejecute navegando en lastre, con tal que sean de la naturaleza de los indicados en el artículo 281.

Art. 284. Las averías comunes son de la responsabilidad de la nave, del flete i de las mercaderías que existan en ella al tiempo de correr el riesgo, i serán pagadas por contribucion de los propietarios de los objetos enunciados.

En consecuencia, contribuyen al pago de la avería comun:

1.° La nave por el valor que tenga en el puerto de la descarga.

2.° El flete íntegro que devengue la nave por los pasajeros, las mercaderías salvadas i las sacrificadas en beneficio comun, prévia deduccion de los gastos de manutencion i sueldos del Capitan i de la tripulacion.

3.° Las mercaderías existentes a bordo inclusas las que fueren trasportadas en el combés o bajo de la cubierta sin los debidos conocimientos.

4.° Las mercaderías vendidas para ocurrir a las necesidades de la nave, i la cantidad en que se estimen las mercaderías sacrificadas.

5.° La moneda metálica perteneciente a la nave, cargadores i pasajeros, segun el curso del cambio en el lugar donde termine el viaje.

Contribuyen tambien los sueldos del Capitan i tripulacion en el caso de rescate.

Art. 285. La regla establecida en el inciso 1.° del precedente artículo es aplicable al caso en que la salvacion de la nave o su carga no sea debida a los medios deliberadamente empleados para su preservacion.

Es igualmente aplicable al caso en que la nave i carga, salvadas de un siniestro, perezcan despues en otro ocurrido en el progreso de la nave-

gacion, siempre que se salven algunos de los objetos existentes a bordo en la época del primero.

Art. 286. No gozan del beneficio de la contribucion:

1.° La avería que no pase de la centésima parte del valor de la nave o de la carga a que pertenezcan los objetos o las mercaderías sacrificadas.

2.° Las mercaderías perdidas o deterioradas, que fueren embarcadas sin los debidos conocimientos.

3.° Las mercaderías cargadas sobre el combés de la nave sin el consentimiento unánime de todas las personas designadas en el número 7 del artículo 100.

En este último caso, el fletante responderá de la pérdida o avería, aun cuando las mercaderías hubiesen sido colocadas sobre el combés con anuencia del cargador a que pertenezcan.

Art. 287. Las mercaderías arrojadas al mar i recobradas despues, entrarán en la regulacion de la avería solo por el valor del menoscabo que hubiesen sufrido, mas los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluido en la avería comun i pagado a los propietarios ántes de verificado el recobro, estos devolverán la cuota percibida, reteniendo únicamente lo que les corresponda en razon del deterioro i gastos de salvamento.

Art. 288. No contribuyen a la indemnizacion de la avería comun:

1.° Las municiones de guerra ni las de boca destinadas al consumo de la nave.

2.° La ropa i vestidos ya usados del Capitan, oficiales i tripulacion.

3.° La ropa i vestidos tambien usados de cada uno de los cargadores, sobrecargos i pasajeros hasta concurrencia del valor que se asigne a los que el Capitan escluya de la contribucion.

4.° Las mercaderías perdidas en un siniestro anterior.

Art. 289. Corresponde a la junta de oficiales de la nave resolver la ejecucion de los daños i gastos que constituyen avería gruesa.

Los cargadores o sus sobrecargos serán citados a la junta i oidos por ésta, para que, instruidos del acuerdo, hagan la protesta que les convenga; pero no tendrán voto deliberativo.

Las resoluciones de la mayoría de la junta serán ejecutadas, apesar de la oposicion de los cargadores o sobrecargos i bajo la responsabilidad de los miembros que la hubieren acordado.

En este caso, quedará a salvo el derecho de los cargadores que se reputen perjudicados, para reclamar indemnizaciones de los vocales de la Junta que hubieren votado la avería con dolo, neglijencia o ignorancia.

Habiendo empate, el Capitan tendrá voto de calidad.

Art. 290. Si la inminencia del peligro no permitiere al Capitan esplorar la opinion de los oficiales de la nave, ni oir a los cargadores i sobrecargos, podrá resolver por sí solo i bajo su responsabilidad la ejecucion del daño o gastos que juzgue necesarios a la salvacion comun.

Podrá así mismo separarse del acuerdo de la junta, siempre que lo juzgue opuesto al interes comun; pero en este caso solo él responderá de los daños i perjuicios que causen sus resoluciones.

Art. 291. Permitiéndolo la continjencia del caso, el Capitan estenderá en el *Diario de la navegacion* las resoluciones de la junta ántes de llevarlas a efecto.

La acta espresará la citacion i audiencia de los cargadores o sobrecargos presentes, las razones que hubieren motivado la resolucion, i los

votos contrarios con los fundamentos alegados por los vocales disidentes, i será firmada personalmente o a ruego por todas las personas que hubiesen asistido a la junta.

El Capitan pondrá una copia autorizada del acta en la Secretaría del Tribunal del Comercio del primer puerto colombiano donde arribe, dentro de veinticuatro horas contadas desde el momento en que la nave sea admitida a libre plática, ratificando al mismo tiempo con juramento todos los hechos que aquella contenga.

Si el puerto de la primera arribada fuere estranjero, la presentacion i ratificacion del acta se harán ante el Cónsul colombiano i en su defecto ante las autoridades que designa el inciso 2.° del número 17 del artículo 98.

Art. 292. Omitida la citacion i audiencia de los cargadores i sobrecargos presentes, éstos quedarán exonerados de contribuir a la avería comun, i el Capitan deberá satisfacer por ellos la cuota que les corresponda en la distribucion, salvo en el caso previsto en el inciso 1.° del artículo 290.

Art. 293. Tan pronto como cese el peligro que hubiere obligado al Capitan a resolver por sí solo una avería comun, deberá estender i firmar en el *Diario de la navegacion* una relacion circunstanciada del suceso, espresando en ella los motivos de su determinacion, i los que hubiere tenido por omitir la reunion de la junta i la audiencia de los cargadores o sobrecargos.

Los oficiales de la nave i los dueños o representantes de la carga podrán abstenerse de firmar la acta; pero si la firmaren deberán ratificar oportunamente su contenido bajo la solemnidad del juramento.

La acta será presentada i ratificada por el Capitan en la forma i dentro del término que prescribe el artículo 291.

Art. 294. Siempre que la junta de oficiales o el Capitan por sí solo resolviere arrojar a la mar parte de la carga o algunos objetos accesorios de la nave, la echazon se hará en el órden siguiente:

1.° Las mercaderías colocadas sobre el combés de la nave.

2.° Los objetos ménos necesarios al servicio de la tripulacion o de la nave.

3.° Las mercaderías mas pesadas i de ménos valor.

4.° Las que se hallen en el primer puente, i despues las del segundo, siendo unas i otras de una misma clase.

Este órden podrá ser alterado por el Capitan de acuerdo con los oficiales de la nave, si así lo exijieren las condiciones del arrumaje de la carga i demas circunstancias del caso.

Art. 295. Concluida la echazon, el Capitan anotará al pié del acta respectiva los objetos arrojados, i los daños que la nave i el resto de la carga hubieren sufrido por consecuencia inmediata i directa de la operacion.

La anotacion será firmada por el Capitan i los oficiales de la nave, i podrá ser rectificada al tiempo de la descarga, si por la precipitacion i conflicto de la echazon se hubiere omitido mencionar alguno de los objetos arrojados.

SECCION III—De la justificacion, regulacion i repartimiento de las averías comunes.

Art. 296. La justificacion, regulacion i repartimiento de la avería comun se hará a solicitud del Capitan, ante el Tribunal competente del puerto de la descarga, sea colombiano o estranjero, con citacion i audien-

cia instructiva de todos los interesados presentes, o sus consignatarios, en la forma que determine la lei.

No hallándose presentes todos los interesados, bastará la citacion i audiencia de los dos principales consignatarios.

A falta de personos que representen legalmente a los interesados ausentes, se nombrará un curador de bienes que jestione por ellos.

Art. 297. Si el Capitan no cumpliere oportunamente la obligacion que le impone el inciso 1.° del anterior artículo, el naviero, los cargadores i cualquiera otra persona interesada podrá provocar el juicio sobre arreglo de la avería comun, salvo su derecho para exijir indemnizacion de los daños i perjuicios que le cause la demora.

Art. 298. Las operaciones enunciadas en el artículo 295 podrán ser ejecutados en el puerto de la espedicion en los siguientes casos :

1.° Cuando a juicio del Tribunal de Comercio hubiere sido imposible realizar la justificacion, regulacion i distribucion de la avería en el puerto de la descarga.

2.° Siempre que acaeciendo la echazon en un puerto cercano al puerto de la procedencia, la nave regresare a él o arribrre a otro inmediato, i el propietario de las mercaderías arrojadas las reemplazare con otras de igual clase i calidad.

Art. 299. Se entiende por puerto de descarga, no solo el del destino de la espedicion, sino tambien el puerto en que se desembarque la mayor parte del cargamento, atendido su valor, i el en que concluya el viaje por innavegabilidad, revocacion o acortamiento forzado del mismo, salvo que en el primero de estos tres últimos casos la carga sea conducida en otra nave.

Art. 300. Las averías serán justificadas con las actas de que tratan los artículos 291 i 293, siendo ratificadas por las personas que las hubieren suscrito.

El Capitan podrá conrfimar el contenido de las actas con la declaracion de los pasajeros, i en su defecto con la de los hombres de la tripulacion.

Las actas admiten prueba en contrario, i su falta puede ser suplida por cualquiera de los medios probatorios que sanciona la lei civil comun.

Art. 301. Al presentar las actas, el Capitan pedirá el nombramiento de peritos que, juramentados, reconozcan i presencien la apertura de las escotillas, i acto continuo informen por escrito acerca de lo que hubieren observado relativamente al estado de la nave i carga.

Art. 302. En vista de las pruebas que rindan los interesados, el Tribunal declarará la lejitimidad o ilejitimidad de la avería.

En el segundo, condenará al Capitan al pago de los daños i perjuicios a que hubiere lugar por derecho.

Art. 303. Aceptado i jurado el encargo, los peritos tasadores estimarán las mercaderías perdidas, deducidos el flete, derechos de importacion i gastos ordinarios, por el precio corriente que tengan otras de la misma clase en el puerto de la descarga, i el menoscabo que hubieren sufrido las mercaderías salvadas.

La especie i calidad de las mercaderías perdidas serán justificadas por los conocimientos, i en su defecto por las facturas o cualquiera otra prueba legal.

Las pérdidas i daños causados a la nave en su casco i accesorios serán estimados por el valor que tengan al tiempo de la avería los objetos sacrificados.

Art. 304. Las mercaderías salvadas serán apreciadas, prévia su ins-

peccion i reconocimiento, por el precio corriente del puerto de la descarga, deducidos los fletes, derechos de importacion, gastos ordinarios, i la avería particular que hubieren sufrido durante la navegacion.

Haciéndose la liquidacion i reparto de la avería comun en el puerto de la procedencia de la nave, las mercaderías salvadas serán estimadas segun el precio corriente que tengan al tiempo de la carga, agregando los gastos del embarco, i escluyendo la prima del seguro, si la hubiere.

En los casos de revocacion de viaje, o de venta de mercaderías en un puerto de arribada forzosa para subvenir a las necesidades urjentes de la nave, la estimacion de las mercaderías salvadas se hará por el precio corriente del lugar donde ocurra la revocacion o la venta.

La nave i sus accesorios serán apreciados segun el estado de servicio en que se encuentren.

Art. 305. Si la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior a la que espresen los conocimientos, contribuirán al pago de la avería por la estimacion que de ellas se haga.

Las mercaderías perdidas serán pagadas, en el caso propuesto, por el precio que se les asigne segun la calidad declarada.

Si, al contrario, la calidad de las mercaderías salvadas fuere superior a la que enuncien los reconocimientos, contribuirán por el valor que se les fije con arreglo a la calidad indicada.

Las mercaderías perdidas serán pagadas al precio corriente.

Art. 306. Verificado el justiprecio de que tratan los artículos 303 i 304, los peritos encargados de la liquidacion i prorateo de la avería comun formarán tres estados jenerales : el primero del *pasivo repartible*, el segundo del *activo contribuyente*, i el tercero del *repartimiento* de la avería entre los interesados.

Art. 307. El pasivo repartible comprenderá :

1.° Los gastos ejecutados en beneficio comun.

2.° El monto de los desembolsos hechos durante el viaje o en el puerto de la descarga, para reponer los objetos pertenecientes a la nave, sacrificados en provecho comun.

3.° El precio corriente que tengan en el puerto de la descarga las mercaderías perdidas, i el importe del menoscabo de las averiadas.

4.° El flete correspondiente a las mercaderías perdidas.

5.° Los salarios de los peritos que intervengan en la justificacion, regulacion i repartimiento de la avería comun.

Los valores indicados en el número 3.° figurarán en este estado por la estimacion que hagan los peritos tasadores.

Art. 308. El activo contribuyente se compondrá :

1.° Del precio corriente que tengan en el lugar de la descarga las mercaderías salvadas, perdidas i averiadas.

2.° Del valor que tengan al tiempo del siniestro los objetos pertenecientes a la nave que hubieren sido sacrificados.

3.° Del valor de la nave i sus accesorios, i del flete íntegro, hechas las deducciones enunciadas en el número 2.° del artículo 284.

En este estado no figurará, en partida separada, el flete de las mercaderías arrojadas.

Art. 309. En el tercer estado se distribuirán sueldo a libra, entre los contribuyentes, el importe total de la avería.

Art. 310. Los contribuyentes que no hubieren sufrido avería comun,

pagarán la cuota que les corresponde en el estado del repartimiento.

Los que la hubieren sufrido, compensarán su crédito con su débito hasta la cantidad concurrente i cobrarán o pagarán la diferencia.

Art. 311. Todas las operaciones de la liquidacion serán presentadas al Tribunal que conozca de ella, para su aprobacion, prévia audiencia instructiva de los interesados presentes o de sus lejítimos representantes.

El repartimiento aprobado por el Tribunal competente, trae aparejada ejecucion.

Art. 312. El Capitan hará efectivo el repartimiento, i responderá a los interesados en él, de los daños i perjuicios que les cause su neglijencia o morosidad.

Art. 313. Los contribuyentes satisfarán sus respectivas cuotas dentro de setenta i dos horas, contadas desde la que designe la notificacion del auto aprobatorio del repartimiento.

No pagando dentro de ese término, el Capitan pedirá la venta de las mercaderías salvadas, hasta la cantidad necesaria para cubrir las cuotas insolutas i los gastos de la ejecucion.

Art. 314. El Capitan no será obligado a entregar a los contribuyentes sus mercaderías hasta que sea cubierta la contribucion, salvo que el interesado en recibirlas le otorgue fianza solidaria por el importe de su cuota.

Art. 315. El dueño de las mercaderías perdidas o deterioradas puede reclamar directamente de su asegurador la indemnizacion correspondiente, salvo el derecho de éste a repetir lo pagado de todos los que deban contribuir a la avería comun.

SECCION IV—De la avería particular.

Art. 316. Avería particular es todo daño que sufre la nave, ántes de darse a la vela, en la navegacion, o despues de fondeada, o el cargamento durante el viaje, por accidente de mar o fuerza mayor, vicio propio de la cosa, o hecho del naviero, Capitan, tripulacion, cargadores, pasajeros o cualquiera otra persona, i todo gasto ejecutado en el esclusivo provecho de la nave, del cargamento o una parte de éste.

Art. 317. Pertenecen a la clase de averías particulares :

1.° Las cosas que toman los apresadores de la nave sin preceder convenio, i las que les entrega espontáneamente cualquiera de los cargadores para salvar sus mercaderías.

2.° Los gastos de la reclamacion entablada para obtener separadamente la libertad de la nave o la del cargamento i los salarios i manutencion de los hombres de mar durante el juicio.

3.° La pérdida de la nave i resto de la carga despues del alijo.

4.° Los gastos de salvamento.

5.° La reparacion de los barriles, pipas o cualesquiera otras vasijas, i los gastos hechos para la conservacion de las mercaderías averiadas, salvo que el daño provenga inmediatamente de una causa que lo caracterice de avería comun.

6.° La diferencia entre el precio de venta i el que tengan en el puerto de su destino las mercaderías vendidas para subvenir a las necesidades urjentes de la nave, en el caso de arribada forzosa por fortuna de mar.

7.° Los gastos de arribada ejecutada con el fin de aprovisionar la nave, o repararla de los daños causados por tempestad u otro accidente de mar.

8.° Los salarios i manutencion de los hombres de mar, durante la

detencion por órden lejítima o fuerza mayor, sea qué la nave haya sido fletada por viaje, sea que lo haya sido por meses.

9.° El aumento de flete i los gastos de descarga en el caso de innavegabilidad declarada, siempre que las mercaderías sean conducidas en otra nave por cuenta de los cargadores.

10. La manutencion i salarios de la tripulacion, miéntras la nave permanezca en cuarentena ordinaria.

11. En jeneral, todos los daños i gastos que no redunden en beneficio comun de la nave i su carga, i que no merezcan el concepto de avería comun conforme al artículo 281.

Art. 318. El propietario de la cosa que hubiere sufrido el daño o causado el gasto, soportará la averia particular, sin perjuicio de su derecho para reclamar la competente indemnizacion, si hubiere sido ocasionada por hecho de un tercero.

Art. 319. Se esceptúan de la regla anterior :

1.° El echamiento a pique de la nave incendiada o de la mas inmediatas a ella, para evitar la propagacion del incendio.

2.° Los salarios i alimentos de la tripulacion en el caso de detencion de la nave fletada por mes.

3.° Los gastos de una cuarentena imprevista al tiempo de celebrado el fletamento, i los salarios i manutencion de los hombres de mar durante la misma.

4.° El daño de las mercaderías confundidas por voluntad de los cargadores o por caso fortuito, siempre que no sea posible determinar el dueño de las averiadas o perdidas.

5.° Los daños que el abordaje de dudosa imputacion produzca a las naves que se chocan o amarran.

En todos los casos anteriores, la avería será pagada por contribucion de los interesados.

Art. 320. En caso de aseguro total o parcial de la nave o su cargamento, los aseguradores pagarán la avería particular segun las reglas establecidas en el título *de los seguros marítimos.*

CAPÍTULO II.

DEL ABORDAJE, DE LA ARRIBADA FORZOSA, DEL NAUFRAJIO I VARAMIENTO

SECCION I—Del abordaje.

Art. 321. El daño causado por el abordaje fortuito será soportado, sin repeticion, por la nave que lo hubiere sufrido, sin perjuicio del seguro, si lo hubiere.

Art. 322. Si el abordaje fuere ocasionado por dolo, neglijencia o impericia del Capitan o tripulacion de una de las naves que se choquen, el daño será indemnizado por el culpable.

Siendo causado por hecho de los dos Capitanes o de las dos tripulaciones, cada nave soportará el daño que le sobrevenga.

Art. 323. En los casos de abordaje culpable, el Capitan es responsable al naviero de las averías de la nave i cargamento, salvo su derecho contra los oficiales i tripulacion, toda vez que el abordaje les fuere imputable.

Art. 324. Ocurriendo el abordaje, a la sazon de hallarse la nave dirijida por un piloto leman, el Capitan condenado al pago de la avería podrá reclamar de éste la correspondiente indemnizacion.

Art. 325. En caso de duda acerca de la causa del abordaje, las naves que se hubieren chocado se repartirán el daño por mitad.

Art. 326. El abordaje se presume fortuito; pero se reputará culpable de parte del Capitan de la nave que se encuentre en alguno de los siguientes casos:

1.° Si la nave estuviere mal fondeada por inobservancia de los reglamentos i usos del puerto, o si tuviere sus anclas sin las boyas necesarias.

2.° Si la nave zarpare de noche sin haberse puesto previamente en franquicia, o navegare a todas velas a la inmediacion de otra que estuviere fondeada o a la capa.

3.° Si a la entrada de un puerto la nave tratare de tomar la delantera a otra que le preceda, o si a la salida no cediere el paso a la nave que entrare al puerto.

4.° Si navegando con viento en popa en una direccion tal que pueda encontrarse con otra en un punto de interseccion, no tomare las precauciones necesarias para evitar el abordaje.

Art. 327. Si despues del abordaje perece la nave, al dirijirse a un puerto de arribada para reparar sus averías, se presume que la pérdida ha sido causada por aquel accidente.

SECCION II—De la arribada forzosa.

Art. 328. Llámase *arribada forzosa*, la entrada necesaria de la nave a un puerto o lugar distinto del prefijado para el viaje convenido.

Art. 329. La arribada forzosa es lejítima e ilejítima.

Es lejítima la que procede de caso fortuito inevitable, e ilejítima la que trae su oríjen del dolo, neglijencia o impericia del Capitan.

Art. 330. Son justas causas de arribada:

1.ª La falta de víveres.

2.ª El temor fundado de enemigos o piratas.

3.ª Cualquier accidente en la tripulacion o la nave, que la inhabilite para continuar el viaje.

Art. 331. La justicia de la causa no lejitima la arribada, en los siguientes casos:

1.° Si la falta de víveres proviniere de su corrupcion o pérdida por mala colocacion o descuido en su custodia i conservacion, o de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario, segun el uso i circunstancias de la navegacion.

2.° Si el riesgo de enemigos o piratas no fuere manifiesto i fundado en hechos positivos i justificables.

3.° Si la peste u otras enfermedades de la tripulacion procedieren de la mala calidad de los víveres que formen el aprovisionamiento de la nave.

4.° Si la inhabilitacion de la nave proviniere de no haberla reparado, pertrechado i equipado convenientemente para el viaje, de alguna disposicion desacertada del Capitan, o de no haber tomado la que convenia para evitar el descalabro.

Art. 332. La resolucion de la arribada forzosa corresponde a la junta

de oficiales de la nave, i se llevará a efecto lo que acuerde la mayoría de los vocales, computada en los términos del artículo 289.

Los cargadores presentes o sobrecargos serán citados a la junta para los efectos que indica el precitado artículo.

La acta será redactada, firmada i presentada en la forma que prescribe el artículo 291, i las protestas serán literalmente insertadas en ella.

Art. 333. Los gastos de la arribada lejítima proveniente de un hecho que constituya avería comun, serán de la responsabilidad de la nave i del cargamento ; pero si la arribada trajere su oríjen de un hecho constitutivo de avería particular, los gastos serán de la esclusiva cuenta de la nave.

Los gastos de la arribada ilejítima son de la responsabilidad del naviero, salvo su derecho para reclamar la debida indemnizacion de la persona que la hubiere causado.

Art. 334. Ni el naviero ni el Capitan son responsables a los cargadores de los daños i perjuicios que les ocasione la arribada lejítima.

Pero si la arribada fuere ilejítima, ámbos serán solidariamente obligados a indemnizar a los cargadores.

Art. 335. El Capitan no podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa, sino en los casos siguientes :

1.° Si los cargadores lo exijieren para prevenir el daño de las mercaderías ;

2.° Si la descarga fuere indispensable para hacer la reparacion de la nave ;

3.° Si se reconociere que el cargamento habia sufrido avería.

En los dos últimos casos, el Capitan solicitará la competente autorizacion del Tribunal de Comercio, i si el puerto de arribada fuere estranjero, del Cónsul colombiano, o en su defecto de la autoridad local.

Art. 336. Notándose que la carga ha sufrido avería, el Capitan hará la protesta que prescribe el número 17 del artículo 98, ante la autoridad competente, i cumplirá las órdenes que el cargador presente o su consignatario le comunique acerca de las mercaderías averiadas.

Art. 337. No encontrándose el propietario de las mercaderías averiadas o persona que lo represente, el Capitan pedirá al Tribunal de Comercio, al ajente consular o a la autoridad local en sus respectivos casos, el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de las mercaderías averiadas, informe acerca de la naturaleza i estension de la avería, de los medios de repararla o evitar su propagacion, i si será o no conveniente su reembarque i conduccion al puerto de la consignacion.

En vista del informe de los peritos, la autoridad que conozca del caso proveerá la reparacion i reembarque de las mercaderías, o que se mantengan en depósito, segun viere convenir a los intereses del propietario; i el Capitan llevará a efecto lo decretado bajo su responsabilidad.

Art. 338. Ordenándose la reparacion i embarque, el Capitan empleará sucesivamente, para cubrir los gastos que tales operaciones demanden, los arbitrios que se espresan a continuacion:

1.° Tomar de la caja de la nave la cantidad necesaria, con calidad de reintegro i abono del interes corriente.

2.° Contratar un préstamo a la gruesa sobre las mismas mercaderías, prévia la autorizacion que prescribe el número 8.° del artículo 89.

3.° Solicitar de la autoridad competente la venta en martillo de las mercaderías averiadas, hasta la cantidad indispensable para cubrir los gastos.

El Capitan, o dador en su caso, tiene privilejio sobre todos los acreedores para ser reintegrado del capital e intereses del préstamo con el producto de las mercaderías averiadas.

Art. 339. Decretándose el depósito, el Capitan dará cuenta al cargador o a su consignatario, para que acuerde lo que mejor le convenga.

Pero si el mal estado de las mercaderías ofreciere un inminente peligro de pérdida o aumento del deterioro, el Capitan pedirá se proceda inmediatamente a su venta en martillo, pagará con su producto los gastos causados i los fletes que hubiere devengado la nave en proporcion del camino andado; i depositará el resto a la órden del interesado, dándole desde luego el correspondiente aviso.

Art. 340. El Capitan está obligado, bajo responsabilidad de daños i perjuicios, a continuar el viaje tan luego como cese la causa de la arribada forzosa.

Pero si ésta fuere motivada por temor de enemigos o piratas, el Capitan no podrá hacerse de nuevo a la mar sin el previo acuerdo de la Junta de oficiales, en la forma que determina el artículo 239.

Art. 341. Corresponde al Capitan la custodia de las mercaderías descargadas, hasta que se entreguen, reembarquen, depositen o vendan; i salvos los casos fortuitos o de fuerza mayor, será personalmente responsable de su conservacion.

SECCION III—Del naufrajio i varamiento.

Art. 342. Perdiendo la esperanza de salvar la nave, i permitiéndolo la urjencia del caso, el Capitan reunirá la Junta de oficiales en la forma que dispone el artículo 289, i someterá a su deliberacion si, atendidas las circunstancias, debe o no abandonarse la nave.

Resolviéndose el abandono, el Capitan cumplirá las obligaciones que le imponen los números 8.° i 9.° del artículo 98, i si llegare a consumarse el naufrajio, recojerá los fragmentos de la nave i los restos del cargamento.

Art. 343. Naufragando la nave que va en convoi o en conserva, se distribuirá entre las demas que la acompañen la parte de la carga i pertrechos que se hubieren salvado, en proporcion al espacio que cada uno tenga desembarazado.

Si alguno de los Capitanes rehusare sin justa causa recibir la parte de carga que le corresponda, el Capitan náufrago protestará contra él, ante dos oficiales de mar, los daños i perjuicios que cause su negativa, i ratificará la protesta, en el primer puerto de arribada, dentro del término legal.

Una copia de la protesta será agregada al proceso informatorio de que trata el número 9.° del artículo 98.

Art. 344. El Capitan que reciba mercaderías náufragas no está obligado a variar de rumbo para trasportarlas al puerto de la consignacion; pero deberá conducirlas al del destino de su nave, i entregarlas a los propietarios o consignatarios.

Por falta de unos i otros, pondrá las mercaderías a disposicion del Tribunal de Comercio, para que ordene su depósito por cuenta de los interesados.

Art. 345. Caso que, sin variar de rumbo i continuando el mismo viaje, sea posible descargar las mercaderías náufragas en el puerto a que fueren destinadas, el Capitan podrá arribar con este objeto, siempre que lo consientan los cargadores o sobrecargos, los pasajeros i oficiales de la nave, consultados en la forma que prescribe el artículo 289, que el puerto no sea de peligroso acceso, i que no haya temor fundado de enemigos o piratas.

Los daños i perjuicios que cause la arribada, ejecutada sin el consentimiento de todas las personas enunciadas, serán de la responsabilidad del Capitan.

Art. 346. En los casos previstos en los dos artículos anteriores, las mercaderías porteadas responden privilejiadamente del pago del flete i de los gastos de arribada, descarga i cualquier otro que se haga por causa i en beneficio de ellas.

El Capitan de la nave que verifica el trasporte de las mercaderías náufragas, gozará del privilejio que establece el inciso final del artículo 338, por las cantidades que anticipe i el interes corriente.

El flete, si no hubiere convenio, será regulado por peritos en el puerto de la descarga, habida consideracion a la distancia andada, la dilacion que sufra la nave, las dificultades vencidas i los riesgos corridos para recojer i poner a bordo las mercaderías.

Art. 347. El Capitan que, sin hallarse presente en los momentos del naufrajio, encontrare mercaderías náufragas, estará obligado a recojerlas, trasportarlas i entregarlas al propietario o a la persona que lo represente, cobrando los gastos i fletes que correspondan.

Art. 348. Siempre que el Capitan náufrago, o álgun corresponsal de los cargadores o consignatarios, rehuse anticipar las cantidades necesarias para pagar los fletes i gastos, el Tribunal de Comercio mandará vender en martilllo la parte de los objetos salvados que considere suficiente para cubrir su monto.

Art. 349. Ninguna persona privada podrá entrar a la nave so pretesto de socorrerla o salvarla del naufrajio o varamiento, emprender el salvamento de la que se encuentre encallada o quebrantada, ni recojer objetos náufragos que floten en la mar o salgan a la costa, sin el espreso consentimiento del Capitan presente o del oficial que lo reemplace.

Art. 350. Las personas que tengan conocimiento de un naufrajio o varamiento en las costas de la Union Colombiana, o de la salida a ellas de los fragmentos de una nave, o de los restos de un cargamento, cumplirán las obligaciones que imponga la lei civil del Estado respectivo; quedando sujetas a la accion i pena que las leyes del mismo Estado impongan, siempre que tales personas se apropien objetos náufragos.

En el caso de pillaje, la conducta de los individuos que no denuncien el naufrajio o varamiento, será examinada por la autoridad competente, para investigar su complicidad en aquel delito.

Art. 351. El funcionario público a quien se denuncie un naufrajio o varamiento ocurrido en el distrito de su cargo, se trasladará inmediatamente al lugar del suceso, i dictará todas las providencias conducentes a la salvacion de los hombres de mar, de la nave, sus papeles, libros i cargamento, i a la conservacion de los objetos que se puedan salvar.

Evacuadas estas dilijencias dará cuenta al Tribunal de Comercio mas inmediato, para lo que corresponda segun la lejislacion civil comun.

Art. 352. Fuera del caso propuesto en el artículo 348, los objetos salvados serán vendidos en martillo, previo decreto, si no fuere posible conservarlos, por estar averiados o hallarse espuestos a perderse i deteriorarse por vicio propio.

El producto de la venta será judicialmente depositado por cuenta de quien corresponda.

Art. 353. El naviero i los cargadores podrán reclamar del Capitan o piloto la competente indemnizacion con arreglo al artículo 101, toda vez que el naufrajio o varamiento provenga de dolo, culpa o impericia de alguno de ellos.

Si el naufrajio o varamiento procediere de que la nave no fué convenientemente reparada i pertrechada para el viaje, el naviero responderá esclusivamente a los cargadores de los perjuicios causados a la carga, salvo su derecho contra los que hubieren practicado el reconocimiento ordenado en el número 3.° del artículo 90.

Art. 354. Los objetos salvados del naufrajio o varamiento o el producto líquido de su venta, son privilejiadamente responsables de los gastos hechos i de los salarios debidos por los servicios prestados para salvarlos ; i los propietarios deberán pagar el importe de unos i otros ántes de la entrega, a no ser que rindan fianza a satisfaccion de los interesados.

Art. 355. Son casos de salvamento :

1.° Si la nave o su carga fuere repuesta en alta mar o conducida a buen puerto, o si fueren estraidos del fondo de la mar algunos objetos pertenecientes a la nave o cargamento.

2.° Si la nave o mercaderías encontradas sin direccion en alta mar o en la costa fueren salvadas.

3.° Si se salvare la carga de la nave varada en la costa o arrojada contra las rompientes, encontrándose en un peligro tal que no ofrezca seguridad a la tripulacion i mercaderías.

4.° Si se estrae la carga de una nave destrozada o incendiada.

5.° Si la nave abandonada por la tripulacion fuere ocupada por personas resueltas a salvarla, i conducida a puerto seguro con toda o parte de la carga.

Art. 356. En la estimacion del salario de salvamento, se tendrá en consideracion la prontitud del servicio, el tiempo empleado en él, el número de personas necesario para disponer una asistencia eficaz, la naturaleza del servicio, el peligro corrido para prestarlo i el que corrian los objetos salvados, la fidelidad con que éstos hayan sido entregados, i su valor determinado por peritos.

Art. 357. Los salarios serán fijados por la autoridad que preside el salvamento, i en caso de contestacion por el Tribunal de Comercio.

Art. 358. El primer denunciante del naufrajio o varamiento tiene derecho a una prima de aviso, que será regulada por el funcionario que asista al salvamento, atendidas las circunstancias del caso.

Art. 359. Los individuos que ocupen la nave con el designio de salvarla, la pondrán a disposicion del Capitan o de los oficiales, al primer requerimiento que se les dirija, so pena de perder su salario i de responder de los daños i perjuicios.

La entrega de la nave dejará a salvo los derechos ya adquiridos por el salvamento.

TITULO VII.

Del préstamo a la gruesa, o a riesgo marítimo.

CAPÍTULO I.

DE LA NATURALEZA, FORMA I REJISTRO DEL PRESTAMO, DE LA CESION DE LA PÓLIZA I DE LA CAPACIDAD DE LAS PERSONAS.

SECCION I—Definiciones.

Art. 360. El *préstamo a la gruesa* es un contrato real, unilateral, condicional, oneroso i aleatorio, por el que una persona entrega una cantidad de dinero, garantida con objetos espuestos a riesgos marítimos que toma por su cuenta, a otra que lo recibe con estas condiciones:

1.ª Que si los objetos gravados arriban felizmente a su destino, devolverá la cantidad prestada con el premio convenido.

2.ª Que si perecen parcialmente o se deterioran, hará la devolucion hasta concurrencia del valor que ellos tengan, i

3.ª Que pereciendo todos, por fortuna de mar, quedará libre i quitada de toda responsabilidad.

El que entrega la cantidad se denomina *prestador* o *dador;* el que recibe, *prestamista* o *tomador*, i el premio convenido, *cambio*, *provecho* o *interes marítimo*.

SECCION II—De la forma i rejistro del préstamo, i de la cesion de las pólizas.

Art. 361. El préstamo a la gruesa puede ser hecho por un tiempo limitado, sea con designacion de viaje, sea por todos los que emprenda la nave en el tiempo prefijado.

Art. 362. En caso de duda acerca de la duracion de los riesgos, se entiende que el préstamo ha sido hecho por el viaje de ida i vuelta.

Art. 363. Los contratos a la gruesa deberán ser celebrados por escritura pública, oficial o privada.

Las pólizas oficiales o privadas harán fe en juicio, siendo certificadas o reconocidas en la forma que espresan los incisos primeros de los artículos 169 i 170.

Los préstamos celebrados de palabra son ineficaces en juicio; i no se admitirá demanda ni prueba sobre ellos, salvo que el capital prestado no llegue a doscientos pesos.

Art. 364. La escritura de préstamo a riesgo marítimo deberá espresar:

1.° Los nombres, apellidos i domicilios del prestador i prestamista.

2.° El capital prestado i el premio convenido.

3.° Los objetos afectos al pago del préstamo.

4.° El viaje i los riesgos marítimos que el dador tome sobre sí.

5.° El nombre, apellido i domicilio del Capitan.

6.° La época del reembolso.

7.° La clase, nombre i matrícula de la nave.

8.° El lugar i fecha de la celebracion del contrato.

Art. 365. Omitiéndose en la escritura o póliza las designaciones exijidas en los números 1, 2, 3 i 4 del anterior artículo, el préstamo a que se refiera será considerado como terrestre; i el dador solo tendrá derecho a la restitucion del capital i pago del interes corriente de plazo, sin privilejio, todo conforme al Código civil o de Comercio del respectivo Estado.

Art. 366. En la oficina de rejistro se tomará razon en abstracto de todos los préstamos a la gruesa dentro de los ocho dias siguientes al de su fecha, siendo celebrados en el territorio de la Union; pero si lo fueren en territorio estranjero, la toma de razon se hará dentro del término indicado en la cancillería del consulado colombiano.

Omitida la toma de razon, las escrituras i pólizas de contratos a la gruesa producirán todos sus efectos entre las partes que las hubieren suscrito; pero el dador no gozará de preferencia alguna en perjuicio de tercero.

Los préstamos realizados en una plaza estranjera donde no haya Cónsul colombiano, no están sujetos a la toma de razon; i surtirán todos los efectos legales, aun contra terceros, siendo celebrados en el caso i con las formalidades que prescribe el número 8 del artículo 89.

Art. 367. Los préstamos a la gruesa, hechos ántes de principiado el viaje, serán anotados en los conocimientos de la carga, designándose la persona a quien el Capitan debe dar aviso de su feliz arribo al puerto de la descarga.

Omitidas la anotacion i designacion indicadas, el consignatario que hubiere aceptado letras por cuenta de la carga será preferido al portador del conocimiento.

Ignorando la persona a quien deba noticiar el infeliz arribo de la nave, el Capitan podrá descargar i entregar las mercaderías que conduzca, sin contraer responsabilidad alguna a favor del portador de la póliza del préstamo.

Art. 368. Las pólizas de préstamo a la gruesa pueden ser otorgadas i cedidas en la misma forma que los conocimientos.

La cesion trasfiere al cesionario todos los derechos i obligaciones del cedente i produce accion a favor de aquel para demandar a éste el capital prestado, los intereses corrientes de tierra i los gastos, en caso de insolvencia del tomador.

Esta accion no se estiende al provecho marítimo, a ménos que las partes estipulen espresamente lo contrario.

Art. 369. Teniendo el préstamo a la gruesa un plazo fijo, el cesionario exijirá el pago el dia del vencimiento; i no obteniéndolo, formalizará el correspondiente protesto en el dia siguiente, so pena de caducidad de la accion.

Si el plazo fuere indeterminado, el cesionario solicitará el reembolso en el mismo dia en que conozca el suceso de que penda la ejecucion del contrato; i si no fuere pagado, levantará al siguiente el respectivo protesto.

Art. 370. La interpretacion de las cláusulas oscuras o dudosas del contrato, se hará a favor del tomador.

SECCION III—De las personas capaces para dar o tomar a la gruesa.

Art. 371. Pueden prestar a la gruesa todos los que tienen la libre administracion de sus bienes.

Art. 372. Son hábiles para tomar un préstamo a la gruesa, el propietario de la nave, el naviero i los cargadores.

El propietario que no sea naviero solo podrá contratar un préstamo a la gruesa sobre el casco i quilla de la nave; i siendo muchos los propietarios, será preciso el acuerdo de la mayoría.

El simple naviero no puede tomar a la gruesa, sino sobre el armamento, vituallas i demas objetos que le pertenezcan.

Art. 373. El Capitan no puede en caso alguno contratar un préstamo a la gruesa en el lugar donde resida el naviero i su consignatario, a no ser que alguno de éstos intervenga en el otorgamiento de la escritura o póliza, o le autorice especialmente por escrito para tomar el préstamo.

Art. 374. Armándose la nave en otro lugar que el de la residencia del naviero o consignatario, el Capitan que no haya sido provisto de fondos puede tomar dinero a la gruesa, para habilitarla i ponerla en estado de navegar.

Art. 375. Durante la navegacion no podrá el Capitan celebrar un préstamo, sino en el caso propuesto, i con las solemnidades establecidas en el número 8.° del artículo 89.

Contraviniendo a las disposiciones del número citado, el Capitan será personalmente responsable al dador de buena fe del cumplimiento del contrato; i su parte en la nave i flete, si alguna tuviere, quedará privilejiadamente afecta al pago del préstamo, todo sin perjuicio de la obligacion que, aun en el caso enunciado, contrae el naviero.

Pagando éste al dador, podrá reclamar del Capitan el reembolso de la cantidad prestada i el premio; prévia deduccion de los gastos últimamente hechos en la reparacion de la nave.

El dador de un préstamo contratado por el Capitan, fuera del caso previsto i sin las formalidades prescritas en el número 8.° del artículo precitado, no podrá reclamar el pago privilejiado, en perjuicio de terceros interesados.

CAPÍTULO II.

DEL CAPITAL I PREMIO DE LAS COSAS AFECTAS AL PRÉSTAMO, I DE LOS DERECHOS I OBLIGACIONES DEL PRESTADOR I PRESTAMISTA.

SECCION I—Del capital i premio, i de las cosas afectas al préstamo.

Art. 376. Puede hacerse el préstamo a la gruesa, no solamente en dinero efectivo, sino tambien en cosas funjibles, estimadas en una cantidad fija, con tal que sean adecuadas para el consumo de la tripulacion o servicio de la nave, o que pueden ser objeto de una especulacion lícita.

Art. 377. El cambio marítimo no está sujeto a tasa alguna; i las partes podrán determinarlo libremente, señalando una cantidad alzada por el viaje o una suma cierta por mes o por ida i vuelta, i convenir en que el premio se aumente o disminuya, segun el aumento o diminucion de los riesgos o de la duracion del viaje.

En defecto de una convencion espresa, la superveniencia de un aumento o diminucion de riesgos, i la prolongacion o acortamiento del viaje, no dan derecho a un aumento o diminucion del provecho marítimo.

Art. 378. Pueden ser obligadas al préstamo a la gruesa todas las cosas venales espuestas a riesgos marítimos.

En consecuencia, el préstamo a la gruesa solo podrá ser contratado, conjunta o separadamente, sobre estos objetos:

1.° El casco i quilla de la nave.
2.° Los aparejos de la misma.
3.° El armamento i vitualla.
4.° Las mercaderías cargadas.

Art. 379. Constituido el préstamo a la gruesa sobre el casco i quilla de la nave, se entienden afectos privilejiadamente al pago del capital i cambio marítimo la misma nave, los aparejos, el armamento, i en jeneral todos los accesorios de aquella.

Contraido sobre la carga sin otra designacion, quedan afectas en la forma enunciada todas las mercaderías que la componen, siempre que la cantidad prestada sea equivalente al valor convencional o estimativo que ellas tengan ; pero en el caso contrario, el privilejio afectará taxativamente una parte indivisa, determinada por la relacion de la suma prestada con el valor íntegro de la carga.

Recayendo sobre un objeto determinado de la nave o carga, el privilejio solo afectará ese objeto en las proporciones que establece el inciso anterior.

Art. 380. Se prohibe, so pena de nulidad, todo convenio que directa o indirectamente tienda a libertar al dador de la pérdida del capital prestado i su premio.

Art. 381. No podrá tomarse a la gruesa, sino hasta la suma concurrente con el valor que tengan los objetos asegurados en el puerto donde éstos principien a correr los riesgos.

Art. 382. Todo préstamo que esceda el límite que designa el precedente artículo podrá ser declarado nulo a solicitud del dador, acreditando que hubo fraude de parte del tomador ; i en tal caso, éste deberá restituir el capital con el premio estipulado, aun cuando el prestador no haya corrido riesgo alguno.

No habiendo fraude, valdrá el préstamo hasta concurrencia del valor que, a juicio de peritos, tengan al tiempo del contrato los objetos afectos al pago ; i la cantidad escedente será devuelta al dador con el interes corriente de plaza, aunque hayan perecido las cosas afectas al préstamo.

Las reglas de los dos incisos precedentes serán tambien aplicadas al caso en que el tomador no invierta en la carga toda la cantidad prestada con ese objeto, o no cargue todas las mercaderías recibidas en préstamo.

Art. 383. No puede tomarse un préstamo a la gruesa sobre :

La vida de los pasajeros i jente de la tripulacion.

Los salarios de la jente de mar.

Los fletes no devengados.

Las ganancias esperadas.

Las cosas que estén corriendo los riesgos de mar al tiempo del contrato.

Los objetos asegurados o afectos al pago de un préstamo anterior, salvo en la parte que no estuviere protejida o gravada.

Las mercaderías de ilícito comercio.

Art. 384. El préstamo a la gruesa sobre el flete no devengado o las ganancias esperadas, no confiere al dador mas derecho que el reembolso del capital sin interes alguno.

Art. 385. El privilejio del dador se estiende respectivamente a las ganancias realizadas por el cargador, i a los fletes devengados por el naviero, aun en el caso de haberlos recibido con anticipacion.

Pero este privilejio no podrá ser ejercitado sobre los fletes estipulados con la calidad de que, en todo evento, serán adquiridos por el prestamista.

Art. 386. Si en la escritura o póliza de un préstamo a la gruesa sobre el cargamento, se concediere la facultad de *hacer escala*, quedarán

obligadas no solo las mercaderías embarcadas en el puerto de salida, sino tambien las cargadas por el tomador durante el viaje.

Celebrado el préstamo a la gruesa por viaje redondo, se entenderán afectas al préstamo las mercaderías de retorno cargadas en la nave que designe la póliza del contrato.

SECCION II—De los derechos i obligaciones del prestamista i prestador.

Art. 387. El préstamo a la gruesa puede ser afianzado; i el fiador se entenderá solidariamente obligado con el tomador, a ménos que las partes acordaren otra cosa.

Art. 388. El prestador a la gruesa toma por su cuenta todos los casos fortuitos i de fuerza mayor, conocidos bajo la denominacion de *fortuna de mar*, que pueden causar la pérdida total de los objetos gravados, en el tiempo i en los lugares convenidos.

Los riesgos podrán ser convencionalmente estendidos; pero el dador a la gruesa no podrá limitarlos sino en los términos permitidos en el inciso 2.° del artículo 393.

Art. 389. Si el principio i conclusion de los riesgos no fueren fijados en la póliza del contrato, estos comenzarán a correr por cuenta del dador respecto de la nave, aparejos, armamento i vituallas, desde el momento en que aquella se haga a la vela, hasta que quede fondeada en el puerto de su destino.

En cuanto a las mercaderías, los riesgos comenzarán a correr desde que sean cargadas en lanchas u otros buques menores en el muelle o playa del puerto de la espedicion, i concluirán en el momento en que sean puestas en tierra en el puerto a que fueren destinadas.

Esta regla no es aplicable, a ménos de convenio en contrario, al caso en que la carga o la descarga se verifique bajando o subiendo un rio.

Art. 390. El puerto del destino es aquel a donde se dirije la nave, cuando el dador toma por su cuenta los riesgos de ida o vuelta solamente, i el mismo de la espedicion cuando éstos corren a su cargo acumulativamente por la ida, estada i vuelta de la nave.

Art. 391. Los riesgos de merma, deterioro o pérdida de las cosas obligadas al préstamo a la gruesa, no son de la responsabilidad del dador, siempre que esos accidentes procedan de alguna de estas causas:

1.ª Vicio propio de la cosa obligada.

2.ª Dolo o culpa del capitan o de la tripulacion, conocidos con el nombre de *baratería de patron*.

3.ª Variacion voluntaria de ruta o de viaje despues de principiado éste.

4.ª Cambio de la nave designada en el contrato, salvo que despues de principiado los riesgos ocurra un caso fortuito o de fuerza mayor, que haga indispensable el trasbordo de la carga.

5.ª Dolo o culpa del tomador.

6.ª Empleo del buque en un comercio prohibido.

En todos los casos indicados el dador tiene derecho al reembolso del capital prestado i premio convenido, a no ser que las partes acuerden lo contrario.

Art. 392. El prestador a la gruesa puede tomar por su cuenta las pérdidas provenientes de cualquiera de las causas espresadas en los cuatro primeros números del anterior artículo.

Pero le es prohibido constituirse responsable de las ocasionadas por las causas que enuncian los dos últimos números del mismo artículo.

Art. 393. El dador a la gruesa contribuirá, en proporcion de su interes, al pago de las averías comunes i particulares que sufran los objetos afectos al préstamo.

No podrá exonerarse, por pacto, de la obligacion de soportar las averías comunes, pero le es permitido libertarse de la contribucion al pago de las averías particulares.

El importe de las averías no será imputado al capital prestado, sino desde el dia en que el dador se constituya en mora de pagarlas.

Art. 394. El dador tiene derecho al pago del interes marítimo, desde el momento en que comienza a correr los riesgos, aun cuando éstos cesen ántes del tiempo convenido o sobrevenga el rompimiento del viaje, con tal que algun accidente de mar no haya causado la pérdida de los objetos gravados.

Art. 395. El pago del capital i premio del préstamo a la gruesa sobre el casco i quilla de la nave se hará, en defecto de convencion, en el lugar en que aquella se encuentre al tiempo de la cesacion de los riesgos, aun cuando ese lugar no sea el término del viaje.

Recayendo sobre la carga, se hará el pago en el puerto a que ésta fuere destinada.

Art. 396. No estando designada en la póliza la época del reembolso, el dador podrá pedir el capital i premio, si el préstamo recayere sobre la carga, luego que los riesgos hayan cesado de correr por su cuenta; i en caso de mora, el tomador pagará el interes de plazo sobre el capital prestado.

Si el préstamo fuere hecho sobre la nave, el prestador a la gruesa no podrá exijir el pago sino un mes despues de la cesacion de los riesgos; pero durante este plazo el tomador deberá abonar el interes corriente de tierra sobre la cantidad prestada.

El prestamista abonará tambien al dador el interes enunciado, sobre la cantidad a que ascienda el provecho marítimo, desde la fecha de la demanda judicial.

Art. 397. Las cantidades tomadas a la gruesa sobre la nave, para su último viaje, serán reembolsadas con preferencia a las prestadas para los anteriores, aunque sean dejadas en poder del tomador por via de próroga o de renovacion.

Los préstamos a la gruesa, celebrados durante el viaje, serán preferidos a los hechos ántes de la salida de la nave ; i concurriendo muchos contratos hechos en diversas épocas del mismo viaje, serán preferidos entre sí por el órden inverso de sus respectivas fechas.

Los contraidos en un mismo lugar, i para subvenir a las mismas necesidades, serán pagados a prorata, sin consideracion a su fecha.

Art. 398. Los préstamos a la gruesa, hechos sobre el cargamento, no tienen entre sí preferencia alguna, i serán pagados sueldo a libra, sea cual fuere la época de su celebracion, i aun cuando los ejecutados durante el viaje tengan por objeto aumentar la carga.

Art. 399. Concurriendo un préstamo a la gruesa, tomado ántes del viaje, i un seguro sobre la nave o la carga, el producto de los objetos salvados de un siniestro mayor, deducidos los costos de salvamento i los salarios del Capitan i tripulacion, será dividido sueldo a libra entre el

prestador por su capital i el asegurador por la cantidad asegurada, siempre que ésta cupiere, al tiempo de celebrado el seguro, en el valor libre de los objetos gravados.

En el caso contrario, el asegurador percibirá solamente la parte proporcional al resto del valor de la cosa asegurada, prévia la espresada deduccion.

Art. 400. Celebrándose dos préstamos a la gruesa, uno sobre el casco i quilla i otro sobre uno o mas objetos accesorios de la nave, ámbos prestadores tendrán derecho sobre el flete de las mercaderías salvadas, en proporcion al valor de la nave i de los objetos accesorios.

Art. 401. Las acciones del dador quedan estinguidas por la pérdida total de los objetos afectos al préstamo marítimo, ocurriendo en el lugar i tiempo convenidos para correr los riesgos, i procediendo de los que aquel hubiere tomado a su cargo por pacto o debiere tomar en virtud de la lei.

Entiéndese por lugar convenido, la nave, el viaje i la ruta que designe la póliza.

Art. 402. En el primer caso del segundo inciso del artículo 379, la pérdida parcial estingue las acciones del dador hasta la cantidad concurrente con el producto de los objetos salvados, prévia la deduccion indicada en el artículo 399.

En el segundo caso del precitado inciso, las acciones del dador quedan tambien estinguidas hasta la suma que sobre el producto de los objetos salvados le corresponda en concurrencia con el tomador, el primero solo por su capital, i el segundo por la cantidad que complete el valor de los objetos gravados.

Art. 403. El préstamo a la gruesa no tendrá efecto alguno, toda vez que los objetos sobre que recaiga no lleguen a ponerse en riesgo por hecho del prestamista, por caso fortuito o fuerza mayor.

En el primer caso, el prestador podrá demandar la devolucion del capital con el interes corriente de tierra desde el dia de la entrega.

En el segundo, el dador podrá exijir el reembolso del capital con el interes corriente de plazo desde que el tomador se constituya en mora.

La restitucion del capital e intereses se hará con la preferencia que corresponda.

Art. 404. Descargando el tomador durante la travesía parte de las mercaderías afectas al préstamo por haberse reservado espresamente la facúltad de hacerlo, el dador no podrá perseguir esas mercaderías, caso que despues de su desembarque ocurriere algun siniestro mayor; pero tendrá derecho para exijir del tomador la justificacion de que trata el artículo 407.

Si las mercaderías restantes fueren de un valor inferior a la cantidad prestada, el dador podrá demandar la rescision proporcional del préstamo.

Art. 405. Salvándose total o parcialmente las cosas afectas al préstamo, el tomador pagará al dador el capital con el premio estipulado, en la forma, lugar i tiempo que determinan los artículos 360, 395 i 396.

Art. 406. Si la nave o la carga afectas al préstamo a la gruesa sufrieren un siniestro mayor, el tomador será obligado, bajo responsabilidad de daños i perjuicios, a comunicarlo al dador tan luego como el suceso llegue a su conocimiento.

Deberá ademas practicar todas las dilijencias conducentes a la salvacion de la nave, a costa de los objetos gravados, siempre que se encuen-

tre en un lugar próximo al del desastre ; i no verificándolo, será responsable de todos los daños i perjuicios que su neglijencia cause al prestador.

Art. 407. La prueba de la pérdida de los objetos gravados incumbe al tomador ; i si el préstamo fuere hecho sobre el cargamento, le corresponde tambien acreditar que al tiempo del siniestro existian en la nave por su cuenta mercaderías de un valor equivalente a la suma prestada, i que corrieron los riesgos.

El dador no está obligado a justificar que la cantidad prestada ha sido útilmente empleada por el tomador.

Art. 408. El tercero que en el caso de un siniestro mayor paga deudas preferidas a las procedentes de un préstamo a la gruesa, queda subrogado de pleno derecho al acreedor pagado.

TITULO VIII.

Del seguro marítimo.

CAPÍTULO I.

DE LA FORMA INTERNA I ESTERNA DEL SEGURO MARÍTIMO.

SECCION I—De la forma interna del seguro.

Art. 409. Las disposiciones jenerales sobre seguros, de las leyes civiles o comerciales de cada Estado, son aplicables a los seguros marítimos, salvo los casos esceptuados en el presente título.

Art. 410. Son objetos del seguro marítimo:

1.° El casco i quilla de la nave, armada o desarmada, con carga o sin ella, fondeada en el puerto de su matrícula o en el de su armamento, navegando sola, en convoi o conserva.

2.° Los aparejos de la nave.

3.° El armamento.

4.° Las vituallas.

5.° El costo del seguro.

6.° Las cantidades dadas a la gruesa.

7.° La vida i libertad de los hombres de mar i pasajeros.

8.° Las mercaderías cargadas, i en jeneral todas las cosas de valor estimables en dinero, espuestas a los riesgos de pérdida o deterioro por accidente de la navegacion.

Art. 411. Fuera de las cosas espresadas en la lejislacion particular del Estado en donde se celebre i haya de cumplirse el contrato, no pueden ser asegurados:

1.° Los sueldos del Capitan i tripulacion.

2.° El flete no adquirido del cargamento existente a bordo.

3.° Las cantidades tomadas a la gruesa.

4.° Los premios de los préstamos marítimos.

5.° Las cosas pertenecientes a súbditos de nacion enemiga.

6.° La nave habitualmente ocupada en el contrabando, ni el daño que le sobrevenga por haberlo hecho.

Art. 412. El seguro jenérico de la nave o del cargamento no comprende sino el objeto espresado en la póliza; aun cuando ámbas cosas pertenezcan al mismo naviero.

El seguro sobre el casco i quilla de la nave abraza los aparejos, el ar-

mamento, las vituallas i todos los accesorios de aquella, salvo estipulacion en contrario.

El seguro del cargamento, sin otra designacion, comprende todas las mercaderías embarcadas, fuera del oro o plata amonedados, las barras de estos mismos metales, las municiones de guerra, los diamantes, perlas i demas objetos preciosos.

Los objetos esceptuados en el inciso anterior serán sucesivamente especificados en la póliza.

Si el seguro fuere hecho por viaje redondo, comprende tambien las mercaderías cargadas en el puerto del destino i en los de escala de la travesía de vuelta.

Art. 413. La nave puede ser asegurada por todo el valor del casco i quilla, aparejos, armamento i vituallas, deduciéndose previamente las cantidades tomadas a la gruesa.

El cargamento podrá tambien ser asegurado, prévia la deduccion espresada, por el íntegro valor que las mercaderías tengan en el puerto de la espedicion al tiempo de su embarque, inclusos los gastos causados hasta ponerlas a bordo i la prima del seguro.

Art. 414. El seguro puede versar conjunta o separadamente sobre el todo o parte de los objetos enunciados en el artículo 410, i celebrarse:

En tiempo de paz o de guerra.

Antes de principiado el viaje o hallándose éste pendiente.

Por el viaje de ida i vuelta, o por uno solo de ellos.

Por toda la duracion del viaje, o por un tiempo limitado.

Por todos los riesgos de mar, o solamente por algunos de ellos.

Sobre buenas o malas noticias.

Art. 415. Por el hecho de la suscricion de la póliza, se presume que los interesados han reconocido justa la avaluacion hecha en ella de la cosa asegurada; pero tanto el asegurado como el asegurador podrán reclamarla, en virtud del derecho que les otorgue la lei particular del Estado.

Ni el asegurado ni el asegurador podrán ejercitar ese derecho despues de tener conocimiento del feliz arribo, o de la pérdida o deterioro de los objetos asegurados.

Art. 416. Cuando no se haya espresado en la póliza el valor de las mercaderías aseguradas, se fijará por peritos, tomando por base el precio que ellas tengan segun lo dispuesto en el inciso 2.° del artículo 413.

Art. 417. No determinándose en la póliza el valor de las cosas aseguradas, i consistiendo éstas en los retornos de un pais donde no se haga el comercio sino por trueques, la valuacion se hará por el precio que tengan las mercaderías permutadas en el puerto de su carga, incluyendo en ella todos los gastos posteriores.

Art. 418. La valuacion hecha en moneda estranjera se reducirá a moneda colombiana segun el curso del cambio en el dia en que se hubiere firmado la póliza.

Art. 419. En el seguro marítimo, las cosas aseguradas corren los riesgos de tempestad, naufrajio, varamiento con rotura o sin ella, abordaje fortuito, cambio forzado de ruta, de viaje o de nave, echazon, fuego, apresamiento, saqueo, declaracion de guerra, embargo por órden del Poder Ejecutivo de la Union, retencion por órden de potencia estranjera, represalias i jeneralmente todos los casos fortuitos que ocurran en la mar, salvo los esceptuados literalmente en la póliza.

Art. 420. No fijándose en la póliza el principio i fin de los riesgos, se entenderá que éstos principian i concluyen para los aseguradores en las épocas que determina el artículo 389.

En el seguro de sumas prestadas a la gruesa los riesgos comienzan i acaban para los aseguradores, desde el momento en que comienzan i acaban para el dador, segun la lei o la convencion notificada a los aseguradores.

Art. 421. Revocado o variado el viaje ántes que las cosas aseguradas hayan principiado a correr los riesgos, el seguro quedará rescindido.

Art. 422. Es de ningun valor el seguro contratado con posterioridad a la cesacion de los riesgos, si al tiempo de formar la póliza el asegurado o su mandatario tuviere conocimiento de la pérdida de los objetos asegurados, o el asegurador de su fecha de arribo.

Art. 423. Se presume de derecho el conocimiento del asegurador o asegurado, sin perjuicio de otras pruebas, si computando ocho kilómetros por hora resultare que desde el sitio del arribo o pérdida de la nave, o desde el paraje donde se haya tenido la primera noticia, pudo ésta llegar al lugar del contrato ántes de firmada la póliza.

Esta presuncion no tendrá lugar cuando la póliza esprese que el seguro se celebra sobre *buenas o malas noticias.*

En tal caso el seguro se reputará valedero, a ménos que se pruebe plenamente, por cualquiera de los otros medios legales, que el asegurado conocia la pérdida o el asegurador el feliz arribo, ántes de firmada la póliza.

No obstante la enunciada cláusula, el asegurador podrá solicitar la nulidad del seguro, si, al tiempo de celebrarlo, el asegurado le hubiere ocultado los antecedentes que le hacian temer la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 424. Probado el fraude del asegurado o asegurador en los términos que espresa el inciso 3.° del anterior artículo, el primero pagará una doble prima, i el segundo el duplo de la misma, a mas de restituir el premio, si lo hubiere recibido.

El asegurado o asegurador podrán ademas ser perseguidos criminalmente i castigados, segun las leyes del Estado respectivo, por la tentativa de estafa.

Art. 425. Declarada la nulidad del seguro celebrado por muchos aseguradores, el asegurado queda exonerado de la obligacion de pagar la prima a los aseguradores que no hubieren participado del fraude.

Pero en tal caso, los aseguradores fraudulentos responderán a los de buena fe de los premios que les correspondan segun el contrato.

Art. 426. La regla establecida en el artículo 422 es aplicable al seguro contratado por comision, aunque el asegurado ignore la pérdida de la cosa asegurada.

El comisionista tendrá en esa hipótesis la misma responsabilidad que si hubiera hecho el seguro por cuenta propia.

Art. 427. Aunque el comisionista ignore la pérdida, si el comitente tuviere conocimiento de ella al tiempo de dar la órden de asegurar, el seguro será nulo, i en ese caso el comitente quedará sujeto a las responsabilidades que impone el artículo 424.

Art. 428. Si el comitente i el comisionista tuvieren noticia de la pérdida, ámbos soportarán por entero las penas que establece el artículo precitado.

Art. 429. Las partes podrán estipular que la prima será aumentada en caso de guerra, o disminuida sobreviniendo la paz.

Omitiéndose la fijacion de la cuota, ésta será determinada por peritos, habida consideracion al aumento o disminucion de los riesgos.

Art. 430. El acortamiento voluntario del viaje, sin variacion de ruta, no autoriza la reduccion de la prima.

SECCION II—De la forma esterna del aseguro.

Art. 431. Fuera de las enunciaciones jenerales que exija la lejislacion del Estado respectivo, la póliza de seguro de la nave o de su cargamento deberá espresar:

1.° El nombre, apellido i domicilio del Capitan.

2.° El nombre de la nave, su porte, pabellon, matrícula, armamento i tripulacion, ya verse el seguro sobre la misma nave, ya sobre las mercaderías que constituyen su cargamento.

En el primer caso, el asegurado indicará la madera de que fuere construida la nave, i si está o no forrada en cobre, o declarará que ignora estas circunstancias.

3.° El lugar de la carga i de la descarga, i los puertos de escala.

4.° El puerto de donde ha salido o debido salir la nave, i el de su destino.

5.° El lugar donde los riesgos principian a correr por cuenta del asegurador, con designacion específica de los que fueren escluidos del seguro.

6.° El viaje asegurado, con espresion de si el seguro es por viaje redondo, o solo por el de ida o vuelta.

7.° La época, el lugar i modo en que deba hacerse el pago de la pérdida, de los daños i de la prima.

8.° La fecha i la hora del contrato, aunque el viaje no se halle principiado.

9.° Todos los demas pactos i condiciones que acuerden los interesados.

Art. 432. La póliza del seguro de las cantidades dadas a la gruesa deberá enunciar:

1.° El nombre del tomador, aun cuando éste sea el Capitan.

2.° El nombre i destino de la nave que debe hacer el viaje, i el del Capitan que la mande.

3.° La indicacion de los riesgos que tome sobre sí el asegurador, i de los que hayan sido esceptuados por el dador.

4.° La enunciacion de si las cantidades prestadas han sido empleadas en la reparacion de la nave o en otros gastos necesarios en el lugar de la descarga o en el puerto de arribada forzosa.

Art. 433. La póliza de seguro de vida se arreglará a la lejislacion del Estado respectivo.

Art. 434. Ademas de las enunciaciones contenidas en los números 1, 2 i 4 del artículo 431, la póliza de seguro de la libertad de los navegantes deberá espresar:

1.° El nombre, apellido, edad i señales que identifiquen la persona asegurada.

2.° La cantidad convenida para el rescate, i los gastos de regreso al territorio de la Union Colombiana.

3.° El nombre, apellido i domicilio de la persona encargada del rescate.

4.° El término en que se ha de verificar el rescate i la indemnizacion que deba darse al asegurado, caso de no conseguirse.

Art. 435. Los Cónsules colombianos podrán autorizar las pólizas de los seguros que se celebren en las plazas de comercio de su residencia, si alguno de los contratantes fuere colombiano.

Las pólizas autorizadas por un Cónsul de Colombia tendrán en la Union la misma fuerza probatoria que las estendidas con intervencion de un funcionario público.

Art. 436. Siendo muchos los aseguradores de una misma cosa, firmarán la póliza simultánea i sucesivamente, espresando cada uno, en el último caso, la fecha i hora ántes de su firma.

Art. 437. Una sola póliza puede comprender diferentes seguros en una misma nave.

Puede tambien comprender el de la nave i su cargamento; pero en este caso se espresarán distintamente las cantidades aseguradas sobre cada uno de esos objetos, so pena de nulidad del seguro.

Art. 438. Las disposiciones que contiene el artículo 363 son aplicables a las pólizas del seguro marítimo.

Art. 439. Las pólizas de seguro son cesibles en las mismas formas i con los mismos efectos que los conocimientos i las pólizas de préstamos a la gruesa.

Art. 440. Ignorando el asegurado la especie de mercaderías que espera o la nave que deba trasportarlas, podrá celebrar el seguro, en el primer caso, bajo el nombre jenérico de *mercaderías*, i en el segundo, con la cláusula *en una o mas naves*, con tal que declare en la póliza que ignora la circunstancia respectiva, i esprese la fecha i firma de las órdenes o cartas de aviso que hubiere recibido.

Pero en el caso de siniestro, el asegurado deberá probar la salida de la nave o naves del puerto de la carga, el embarque en ellas de las mercaderías perdidas, el verdadero valor de éstas i la pérdida de la nave.

Art. 441. El seguro contratado por un tiempo limitado se estingue por el mero trascurso del plazo convenido, aun cuando al vencimiento de éste se hallen todavía pendientes los riesgos.

Art. 442. La demora involuntaria de la nave en el puerto de la espedicion importa próroga del plazo estipulado, por todo el tiempo que aquella se prolongue.

Art. 443. La determinacion de la hora omitida en la póliza, se hará en perjuicio de la parte a quien favorezca la omision.

CAPÍTULO II.

DE LAS OBLIGACIONES I DERECHOS QUE PRODUCE EL SEGURO.

SECCION I—De las obligaciones i derechos del asegurador.

Art. 444. El asegurador está obligado a indemnizar al asegurado las pérdidas i averías de los objetos asegurados, causadas por accidentes de mar, i los gastos hechos para evitarlas o disminuirlas, siempre que aquellas escedan del uno por ciento del valor del objeto perdido o averiado.

Art. 445. No espresándose en la póliza la época del pago de las cosas aseguradas, daños i gastos de la responsabilidad de los aseguradores, éstos

deberán verificarlo dentro de los diez dias siguientes al en que el asegurado les presente su cuenta debidamente documentada.

Art. 446. Siempre que distintas personas aseguren el cargamento por partidas separadas o por cuotas, sin espresar los objetos que abrace cada seguro, los aseguradores pagarán a prorata la pérdida total o parcial que el cargamento sufra.

Art. 447. La variacion del rumbo o viaje ocasionada por fuerza mayor, para salvar la nave su cargamento, no estingue la responsabilidad de los aseguradores.

Art. 448. El cambio de la nave, ejecutado por causa de innavegabilidad o fuerza mayor, despues de principiado el viaje, no liberta a los aseguradores de la responsabilidad que les impone el contrato, aun cuando la segunda nave sea de distinto porte i pabellon, salvo si éste fuere enemigo.

Pero si la innavegabilidad oçurriere ántes que la nave haya salido del puerto de la espedicion, los cargadores podrán continuar el seguro o desistir de él, pagando las averías que hubiere sufrido el cargamento.

Art. 449. La cláusula, *libre de avería*, exonera al asegurador del pago de toda avería comun o particular, a escepcion de las que dan lugar a la dejacion de la cosa asegurada.

Art. 450. Si él cargamento asegurado, con designacion de naves i fijacion de la cantidad asegurada sobre cada una de ellas fuere embarcado en menor número de naves que el señalado en la póliza o en una sola de ellas, la responsabilidad de los aseguradores será reducida a las sumas aseguradas sobre la nave o naves que hubieren recibido el cargamento.

En este caso, el seguro de las cantidades aseguradas sobre las demas naves será ineficaz, i se abonará a los aseguradores la indemnizacion legal.

Art. 451. La autorizacion para *hacer escala* confiere derecho al Capitan para arribar, hacer una cuarentena, descargar, vender mercaderías por menor, i aun para formar un nuevo cargamento, corriendo siempre los riesgos por cuenta de los aseguradores.

Las mercaderías cargadas en un puerto de escala convenido, subrogan, para los efectos del seguro, a las descargadas en el mismo.

Art. 452. Celebrado el seguro con la cláusula, *libre de hostilidades*, el asegurador no responde de los daños i pérdidas causados por violencia, apresamiento, saqueo, piratería, órden de potencia estranjera, declaracion de guerra i represalias, aun cuando tales actos precedan al manifiesto de guerra.

El retardo o cambio de viaje de los objetos asegurados por causa de hostilidad, hace cesar los efectos del seguro, sin perjuicio de la responsabilidad de los aseguradores por los daños o pérdidas ocurridas ántes de las hostilidades.

Art. 453. No son responsables los aseguradores de los daños o pérdidas provenientes de alguna de las causas siguientes:

1.ª Cambio voluntario de ruta, de viaje o de nave, sin consentimiento de los aseguradores.

2.ª Separacion espontánea de un convoi, habiendo estipulacion para navegar en conserva.

3.ª Prolongacion del viaje asegurado a un puerto mas remoto que el designado en la póliza.

4.ª Mermas, desperdicios i pérdidas procedentes de vicio propio de los objetos asegurados.

5.ª Deterioro del velámen i demas útiles de la nave, causado por su uso ordinario.

6.ª Dolo o culpa del Capitan o de la tripulacion, a ménos de convencion en contrario.

Esta convencion es prohibida en el caso que el Capitan sea tambien naviero o copartícipe.

7.ª Hecho del asegurado, o de cualquiera otra persona estraña al contrato.

8.ª Gastos de remolque i demas que no constituyen avería, segun el artículo 278.

9.ª Derechos impuestos sobre la nave o su cargamento.

Art. 454. La liquidacion i pago de la avería particular que sufran los objetos asegurados, se ajustarán a las reglas que contienen los siguientes artículos.

Art. 455. Las cosas perdidas i las vendidas durante el viaje por hallarse averiadas, serán pagadas por el asegurador, segun el valor espresado en la póliza del seguro, o en su defecto, al precio de factura, aumentado con los costos causados hasta ponerlos a bordo.

Llegando las mercaderías al puerto de la descarga, averiadas en todo o en parte, se fijará por peritos el precio en bruto que habrian tenido si hubiesen llegado ilesas, i el precio actual, tambien en bruto; i el asegurador pagará al asegurado una cuota que guarde con la suma asegurada la proporcion que existe entre los precios enunciados.

El asegurador pagará ademas los costos de la regulacion.

Art. 456. En ningun caso podrá el asegurador obligar al asegurado a vender los objetos asegurados para averiguar i fijar su valor.

Art. 457. Si las mercaderías llegaren esteriormente deterioradas, averiadas o mermadas, el reconocimiento i estimacion del daño se hará por peritos ántes de entregarlas al asegurado.

Pero si la avería no fuere visible al tiempo de la descarga, el reconocimiento i regulacion se harán despues que las mercaderías se hallen a disposicion del asegurado, con tal que ámbas dilijencias sean practicadas dentro de setenta i dos horas contadas desde la descarga, sin perjuicio de las demas pruebas que rindan los interesados.

Art. 458. Siempre que la nave asegurada sufra avería por fortuna de mar, el asegurador solo pagará dos tercios del importe de las reparaciones, háyanse o no verificado, en proporcion de la parte asegurada con la que se encuentre descubierta, i el otro tercio quedará a cargo del asegurado por el mayor valor que se presume adquiere la nave mediante la reparacion.

Art. 459. Los costos de reparacion serán justificados con las cuentas respectivas, i, en su defecto, con la regulacion de peritos o cualquier otro medio probatorio.

Si no se hubiere verificado la reparacion, el monto de los costos que ella reclame será tambien regulado por peritos para los efectos del artículo precedente.

Art. 460. Probándose que las reparaciones han aumentado el valor de la nave en mas de un tercio, el asegurador pagará los costos de aquellas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 458, prévia deduccion del mayor valor adquirido por las reparaciones.

La deduccion del tercio no tendrá lugar, si el asegurado prueba, con

un reconocimiento de peritos, que las reparaciones no han aumentado el valor de la nave, sea porque ésta fuere nueva i el daño hubiere ocurrido en su primer viaje, sea porque la avería hubiere recaido en velas, anclas o en otros accesorios nuevos; pero aun en este caso los aseguradores tendrán derecho a que se les rebaje el importe del demérito que hubieren sufrido los objetos indicados por su uso ordinario.

Art. 461. Encontrándose los aseguradores en la obligacion de pagar el daño causado por la filtracion o licuefaccion de las mercaderías aseguradas, se deducirá del importe del daño el tanto por ciento que, a juicio de peritos, pierdan ordinariamente mercaderías de la misma espesie.

Art. 462. La restitucion gratuita de la nave o del cargamento espresado, cede en beneficio de los respectivos propietarios; i en tal caso, los aseguradores no tendrán obligacion de pagar la cantidad asegurada.

Art. 463. Los aseguradores devengan la prima estipulada en cualquiera de los casos enunciados en el artículo 453, siempre que los objetos asegurados hubieran principiado a correr los riesgos.

Art. 464. Si estando asegurada la carga de ida i vuelta, la nave no trajere mercaderías de retorno, o las traidas no llegaren a las dos terceras partes de las que aquella podia trasportar, los aseguradores solo podrán exijir dos terceras partes de la prima correspondiente al viaje de regreso, a ménos que en la póliza se hubiere estipulado otra cosa.

Art. 465. Los aseguradores tienen derecho para exijir al comisionista, llegado el caso de un siniestro, la manifestacion de una persona por cuya cuenta hubiere celebrado el seguro.

Hecha la manifestacion, los aseguradores no podrán pagar la indemnizacion estipulada, sino al mismo asegurado o al portador lejítimo de la póliza.

Art. 466. Tienen así mismo derecho para rescindir el seguro siempre que la nave permanezca un año, despues de firmada la póliza, sin emprender el viaje asegurado.

Art. 467. Fuera de los otros casos previstos por la lejislacion particular del Estado respectivo, los aseguradores tienen derecho a cobrar o retener un medio por ciento sobre la cantidad asegurada, en los casos siguientes:

1.° Si la nulidad del seguro fuere declarada por alguna circunstancia inculpablemente ignorada por los aseguradores.

2.° Si ántes que la nave se haga a la vela, el viaje proyectado fuere revocado, aunque sea por hecho del asegurado; o emprendido para un destino diverso del que señale la póliza.

3.° Si la nave fuere retenida ántes de principiado el viaje por órden del Poder Ejecutivo de la Union.

4.° Si no se cargaren las mercaderías designadas, o si éstas fueren trasportadas en distinta nave o por otro Capitan que el contratado.

5.° Si el seguro recayere sobre un objeto íntegramente afecto a un préstamo a la gruesa, ignorándolo el asegurador.

6.° En el caso previsto en el artículo 450.

7.° En todos los demas de rescision total o parcial, segun los principios de la lejislacion especial del Estado respectivo.

Art. 468. Los aseguradores pueden contradecir los hechos en que el asegurado apoye su reclamacion, i rendir la prueba que les convenga.

Pero si la póliza aparejare ejecucion, i el asegurado prestare fianza

suficiente, a juicio del Tribunal de Comercio, de restituir en su caso la cantidad reclamada, los aseguradores deberán pagarla dentro del segundo dia, sin perjuicio de llevar adelante su oposicion, si la hubiere.

La fianza queda estinguida por el trascurso de cuatro años, no entablándose demanda por la interrupcion.

SECCION II—De las obligaciones i derechos del asegurado.

Art. 469. El asegurado está obligado a ejecutar todos los hechos que le imponga por punto jeneral la lejislacion del Estado respectivo, bajo las responsabilidades que ella establezca.

Art. 470. Para obtener la indemnizacion de un siniestro mayor o menor, el asegurado deberá justificar:

El viaje de la nave.

El embarque de los objetos asegurados.

El contrato de seguro.

La pérdida o deterioro de las cosas aseguradas.

La justificacion se hará, segun el caso, con el conocimiento del Capitan, los despachos de la Aduana, la carta de aviso del cargador, la póliza del seguro, la cópia del *Diario de navegacion*, la protesta del Capitan i las declaraciones de los pasajeros i tripulacion, sin perjuicio de los demas medios probatorios que admitan las leyes judiciales.

Art. 471. En caso de pérdida o deterioro de las mercaderías que el Capitan hubiere asegurado i cargado, de su cuenta o por comision, en la nave que gobierne, será obligado a probar, fuera de los hechos enunciados en la primera parte del precedente artículo, las compras de las mercaderías o las facturas de los vendedores i su embarque i trasporte con el conocimiento, firmado por dos de los principales oficiales de la nave, i los documentos de espedicion i pago de los derechos de aduana.

Art. 472. Navegando el asegurado con sus propias mercaderías, aseguradas en la Union colombiana, i embarcadas en un puerto estranjero, será obligado a justificar la compra de ellas con las facturas respectivas i su embarque i trasporte con certificacion del Cónsul colombiano o en su defecto del Tribunal de Comercio o de la autoridad civil del lugar de la carga.

Art. 473. El asegurado puede rescindir el seguro sin espresion de causa, abonando al asegurador la indemnizacion legal.

Art. 474. Señalándose en la póliza diferentes naves para embarcar las mercaderías aseguradas, el asegurado podrá distribuir éstas a su arbitrio entre las naves designadas o cargarlas en una sola de ellas.

El ejercicio de ese derecho no produce alteracion alguna en las responsabilidades de los aseguradores.

Art. 475. El asegurado puede hacer dejacion de las cosas aseguradas en los casos determinados por la lei, i cobrar a los aseguradores las cantidades que hubieren asegurado sobre ellas.

El comisionista que contrata un seguro está autorizado para hacer dejacion, siendo portador lejítimo de la póliza.

Art. 476. La dejacion tiene lugar, salva estipulacion en contrario:

1.° En el caso de apresamiento de la nave asegurada.

2.° En el de naufrajio de la misma.

3.° En el de varamiento con rotura.

4.° En el de innavegabilidad absoluta por fortuna de mar, o relativa por imposibilidad de reparar la nave.

5.° En el de embargo o detencion por órden del Poder Ejecutivo de la Union o de una potencia estranjera.

6.° En el de pérdida o deterioro material de los objetos asegurados, que disminuyan su valor en las tres cuartas partes, a lo ménos, de su totalidad.

7.° En el de pérdida presunta de los mismos.

Todos los demas daños serán considerados como mera avería, i soportados por quien corresponda, segun la lei o la convencion.

Art. 477. La dejacion no puede ser condicional ni parcial. Caso que la nave o su carga no haya sido asegurada por todo su valor, la dejacion no se estenderá sino hasta concurrencia de la suma asegurada, en proporcion con el importe de la parte descubierta.

Si la nave o su carga fueren aseguradas separadamente, el asegurado podrá hacer dejacion de uno de los seguros i no del otro, aunque ámbas se hallen comprendidas en una misma póliza.

Art. 478. La dejacion de la nave comprende el precio del trasporte de los pasajeros i el flete de las mercaderías salvadas, aun cuando hayan sido completamente pagados, sin perjuicio de los derechos que compitan al prestador a la gruesa, a la tripulacion por sus salarios i a los acreedores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave o para los gastos causados durante el último viaje.

Art. 479. Por causa de apresamiento no podrá hacerse dejacion sino en el caso en que por la represa pasen los objetos asegurados al dominio de un tercero.

Si la represa de la nave reintegrare al asegurado en la propiedad de las cosas aseguradas, los perjuicios i gastos causados por el apresamiento se reputarán avería, i serán pagados por los aseguradores.

Art. 480. El asegurado, o el Capitan en su ausencia, puede proceder por sí al rescate de las cosas apresadas; pero despues de ajustado, deberá hacer notificar el convenio a los aseguradores en la primera oportunidad que se le presente.

Art. 481. Los aseguradores podrán aceptar o renunciar el convenio, intimando su resolucion al asegurado o al Capitan, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su notificacion.

Aceptando el convenio, los aseguradores entregarán en el acto el importe del rescate, i los riesgos ulteriores del viaje continuarán por su cuenta conforme a las estipulaciones de la póliza.

Desechándolo, pagará la cantidad asegurada, sin conservar derecho alguno sobre los objetos rescatados.

No manifestando su resolucion en el término señalado en el inciso 1.° se entenderá que los aseguradores han repudiado el convenio.

Art. 482. El simple varamiento no autoriza la dejacion de la nave, sino en el caso en que ésta no pueda ser puesta a flote.

El varamiento con rotura parcial autorizará la dejacion, cuando tal accidente afecte las partes esenciales de la nave, facilite la entrada de las aguas del mar i ocasione graves daños, aunque éstos no pasen de los tres cuartos del valor de la nave.

Art. 483. No podrá hacerse dejacion por causa de la innavegabilidad, siempre que la nave pueda ser rehabilitada para continuar i acabar el viaje.

Verificada la rehabilitacion, los aseguradores responderán solamente de los gastos i averías causados.

Se entiende que la nave no puede ser rehabilitada, toda vez que los costos de reparacion escedan los tres cuartos de la suma asegurada.

La innavegabilidad será declarada por el Tribunal de Comercio.

Art. 484. La inexistencia de la acta de visita de la nave no priva al asegurado del derecho de probar que la innavegabilidad ha sido causada por fortuna de mar, i no por vicio de construccion, deterioro o vetustez de la nave.

Art. 485. Declarándose que la nave ha quedado innavegable, el propietario de la carga asegurada hará notificar la resolucion a los aseguradores dentro de tres dias, contados desde el momento en que llegue a su conocimiento.

Art. 486. Los aseguradores i el asegurado, o, en ausencia de éstos, el Capitan, practicarán, en caso de innavegabilidad, todas las dilijencias posibles para fletar otra nave que conduzca las mercaderías al puerto de su destino.

Art. 487. Verificándose el trasporte en otra nave, los aseguradores correrán los riesgos del trasbordo i los del viaje hasta el lugar que designe la póliza, i responderán, ademas, de las averías, gastos de descarga, almacenaje, reembarque, aumento de flete i gastos causados para salvar i trasbordar las mercaderías.

Art. 488. Recayendo el seguro sobre el casco i quilla de la nave, el asegurado podrá hacer dejacion de ella al tiempo de notificar a los aseguradores la resolucion que la declare innavegable.

Pero si el seguro versare sobre la carga, no podrá abandonarla hasta que hayan trascurrido seis meses, si la inhabilitacion de la nave ocurriere en las costas de la América meridional o setentrional, ocho sucediendo en las de Europa, i doce si acaeciere en cualquiera otra parte.

Estos plazos correrán desde la notificacion que prescribe el artículo 485.

Art. 489. Si dentro de los plazos que establece el artículo precedente no se encontrare nave para continuar el viaje i consumar el trasporte de las mercaderías aseguradas, el asegurador podrá hacer dejacion de ellas.

Art. 490. Embargada la nave, el asegurado no podrá hacer dejacion hasta que hayan trascurrido los plazos prefijados en el artículo 488, i en el entretanto deberá practicar las dilijencias convenientes para conseguir el alzamiento del embargo.

Los aseguradores podrán hacer por sí solos, o de acuerdo con el asegurado, todas las jestiones que juzguen conducentes a la consecucion del fin enunciado.

Art. 491. La dejacion por razon de pérdidas o deterioros, no es admisible, sino por los ocurridos despues de comenzado el viaje asegurado.

Art. 492. Hai pérdida material, siempre que las mercaderías aseguradas fueren vendidas por el Capitan para ocurrir a las necesidades de la nave, o para evitar que el deterioro que hubieren sufrido por fortuna de mar, cause su pérdida total.

Art. 493. Para determinar si la pérdida o deterioro ascienden a tres cuartos del valor de la cosa asegurada, solo se tomará en consideracion el importe de la pérdida o deterioro directamente causado por un accidente de mar.

Art. 494. En los casos de apresamiento, naufrajio o varamiento con rotura, las dilijencias que practique el asegurado en cumplimiento de las

obligaciones que le imponga en jeneral la lejislacion del Estado respectivo en materia de seguros, no importarán renuncia del derecho que tiene para hacer dejacion de los objetos asegurados.

El asegurado será creido sobre su juramento, en la determinacion ep los gastos de salvamento i recobro, sin perjuicio de los derechos del asegurador para acreditar su exajeracion.

Art. 495. El asegurado deberá hacer dejacion dentro de los siguientes plazos:

De seis meses, acaeciendo el siniestro en las costas i puertos de la América meridional o setentrional.

De ocho meses, ocurriendo en los de Europa o costas occidentales del Africa.

De doce meses, si sucediere en los de Oceanía o Asia.

La dejacion se hará ante el Tribunal de Comercio, para que mande notificarla a los aseguradores, a fin de que se surtan los efectos de derecho.

Art. 496. Los plazos señalados en el anterior artículo correrán en los casos de apresamiento, desde que el asegurado reciba la noticia de que la nave ha sido conducida a cualquiera de los puertos ubicados en alguna de las costas mencionadas.

En los de naufrajio, varamiento con rotura, pérdida verdadera o deterioro, los plazos serán contados desde la recepcion de la noticia del siniestro, i en los de innavegabilidad o embargo, desde el vencimiento de los señalados en el artículo 488.

El derecho de hacer dejacion caduca por el vencimiento de los respectivos plazos.

Art. 497. La noticia se tendrá por recibida, si se probare su notoriedad entre los comerciantes de la residencia del asegurado, o que éste habia sido avisado del siniestro por el Capitan, su consignatario o sus corresponsales.

Art. 498. El asegurado puede renunciar los plazos espresados, hacer dejacion en el acto de notificar al asegurador, salvo los casos de innavegabilidad i embargo de que tratan los artículos 488 i 490, i cobrar la indemnizacion convenida con justificacion de la pérdida de los objetos asegurados.

Art. 499. Se presume perdida la nave, si dentro de un año en los viajes ordinarios, o de dos en los estraordinarios o de larga travesía, no se hubieren recibido noticias de aquella; i en tal caso el asegurado podrá hacer dejacion i exijir a los aseguradores el pago de la indemnizacion estipulada, sin necesidad de probar la pérdida.

El año o los dos años se contarán desde la salida de la nave o desde el dia a que se refieran las últimas noticias.

La dejacion se hará dentro de los plazos designados en el artículo 495.

Estos plazos correrán desde el vencimiento del año o de los dos años espresados; i para determinar el que corresponda en un caso dado, se reputará acaecida la pérdida en la costa o puerto de donde se hubieren recibido las últimas noticias, i segun la ubicacion de esos lugares, el plazo será de seis, ocho o doce meses.

Art. 500. Para la aplicacion de lo dispuesto en el primer miembro del artículo anterior, se considerarán viajes ordinarios los que se hacen en las costas de la Union o para algunos de los puertos de América o Europa; i estraordinarios todos los demas que se dirijan a cualquiera otra parte del mundo.

Art. 501. La presuncion de pérdida establecida en el artículo 499,

es aplicable al seguro por tiempo limitado, sin perjuicio del derecho de los asegurados para reclamar la devolucion de lo que hubieren pagado, probando que la pérdida ocurrió despues de haber espirado el término estipulado.

Art. 502. A mas de cualquiera otra declaracion a que obligue en jeneral la lejislacion del Estado respectivo, el asegurado hará una, al tiempo de verificar la dejacion, en la que deberá manifestar los préstamos a la gruesa que hubiere tomado sobre los objetos abandonados.

El plazo para el pago de la indemnizacion convenida no principiará a correr hasta que el asegurado haya hecho las declaraciones indicadas.

El retardo de las declaraciones preceptuadas no proroga los plazos concedidos para entablar la accion de dejacion.

Art. 503. Cometiendo fraude en las declaraciones prescritas, el asegurado perderá todos los derechos que le confiere el seguro, i pagará ademas los préstamos a la gruesa que hubiere tomado, no obstante la pérdida de los objetos gravados.

El asegurado, sinembargo, podrá acreditar que las omisiones o inesactitudes en que hubiere incurrido, no han procedido de un designio fraudulento, o que no causan perjuicio alguno a los aseguradores.

Art. 504. La dejacion admitida o declarada válida en juicio contradictorio, trasfiere desde su fecha a los aseguradores el dominio irrevocable de las cosas aseguradas, con todos los derechos i obligaciones del asegurado.

El régreso de la nave, despues de admitida la dejacion, no exime al asegurador del pago de los objetos abandonados; pero si el siniestro en que se hubiere fundado la dejacion no fuere efectivo, cualquiera de las partes podrá demandar su nulidad.

Hasta el momento en que la dejacion sea aceptada por los asegurados, o establecida por sentencia, el asegurado podrá retractarla.

Art. 505. El asegurado puede optar entre la accion de dejacion i la de avería; pero no podrá ejercitar ámbas a la vez, sino subsidiariamente.

La sentencia que niega lugar a la dejacion, no produce cosa juzgada respecto de la accion de avería.

Art. 506. Las cosas abandonadas están privilejiadamente afectas al pago de la cantidad asegurada.

TITULO IX.

Del contrato de cambio.

Art. 507. Todo lo relativo al contrato de cambio i a las *letras* que en él intervienen, se arreglará por las leyes de los Estados, aun respecto de los jiros que se hacen por o contra personas residèntes en pais estranjero, o entre dos Estados de la Union, salvas las disposiciones especiales que se contienen en este título, i las de los paises respectivos, que sean aplicables segun los principios del derecho de jentes.

Las disposiciones de este título, escepto la del artículo 518, no se refieren sino a los jiros o letras libradas entre dos Estados de la Union, i entre personas de las cuales una reside en Colombia i otra en pais estranjero.

Art. 508. Las letras serán presentadas a la aceptacion en los plazos siguientes:

Las jiradas a la vista o a dias o a meses vista, de un Estado a otro de la Union colombiana, dentro de tres meses si las plazas distaren entre sí mas de cien miriámetros, i de dos meses en el caso contrario.

Las jiradas en Colombia a la vista o a dias o meses vista sobre alguna plaza del continente americano i sus islas, dentro de cuatro meses si el librador reside en el litoral marítimo de la Union, i de seis meses en el caso contrario.

Las jiradas a la vista o a dias o meses vista sobre una plaza de Europa, dentro de seis meses si el librador reside en el litoral marítimo de la Union, i de ocho meses en el caso contrario.

Las jiradas a la vista o a dias o meses vista sobre alguna otra parte del globo, dentro de ocho meses si el librador reside en el litoral de la Union, i de diez en el caso contrario.

Las jiradas a dias o meses de la fecha, o a un plazo fijo i determinado, dentro de los plazos que ellas designen.

Art. 509. La falta de presentacion de la letra en los términos indicados en el artículo anterior, no exonera al librado de la obligacion de aceptarla teniendo provision.

La presentacion no puede hacerse en dia festivo.

Art. 510. Negada la aceptacion, el portador deberá protestar la letra en el tiempo i la forma prescritos en la lei del Estado respectivo, i dar aviso por el primer correo, o a mas tardar por el segundo, a su cedente o mandante, o a cualquiera otro de los obligados al pago de ella, a su eleccion.

Con el aviso deberá remitir tambien testimonio del protesto.

Art. 511. Protestada la letra por falta de aceptacion, el portador tiene derecho a exijir del librador o cualquiera de los endosantes, que afiance a su satisfaccion el valor de ella, deposite su importe o se le reembolse con los gastos de protesto i recambio, bajo descuento del rédito legal por el término que falte para el vencimiento.

El portador no podrá ejercitar estos derechos, sino en el órden sucesivo en que aparecen enumerados.

Art. 512. El portador que no requiera la aceptacion i haga el protesto por defecto de ella dentro de los términos legales, perderá los derechos que le confiere el artículo precedente.

Art. 513. El portador de la letra de cambio, aceptada o no aceptada, debe exijir su pago al librado el dia de su vencimiento, i si éste fuere festivo, en el precedente.

No obteniendo el pago, protestará la letra en el tiempo i forma que prescribe la lei, i dará aviso a su cedente, con remision del protesto por el primer correo, o a mas tardar por el segundo, para que éste a su vez lo haga saber a su endosante, i así sucesivamente hasta el librador.

Art. 514. Las letras no cobradas el dia de su vencimiento ni protestadas en la oportunidad legal, se tendrán por *perjudicadas ;* i en tal evento caducarán los derechos del portador contra el librador i endosantes, salvos los siguientes casos :

En cuanto al librador, si hubiere quebrado el librado o aceptante ántes del vencimiento.

Respecto del endosante que se mantenga en su sano crédito, cuando

el librador, aceptante i demas endosantes hubieren quebrado ántes de vencerse la letra.

Por lo que hace al librador o endosante, si alguno de ellos se hallare en el caso previsto en el artículo 516.

Art. 515. Omitido el aviso del protesto ordenado en el artículo 513, el portador responderá de los daños i perjuicios que irrogue la omision; pero no quedará privado de su derecho contra los responsables a los resultados de la letra.

Art. 516. La caducidad de la letra perjudicada por falta de presentacion al pago i de protesto, no tendrá efecto alguno respecto del librador i endosante que despues de trascurridos los términos legales señalados para la ejecucion de estos actos, se hallare a cubierto del importe de la letra en sus cuentas con el deudor, sea con efectos de comercio, sea con otros valores de la pertenencia de éste.

Art. 517. En defecto de pago de una letra, presentada i protestada en tiempo i forma, el portador tiene derecho a exijir el reembolso de su importe i gastos del librador, aceptante i endosantes a su eleccion.

Todos i cada uno de estos son responsables solidariamente del valor de la letra i gastos causados.

Art. 518. Las letras jiradas sobre cualquier punto del territorio de Colombia, son pagaderas en moneda nacional, aun cuando espresen otra clase de moneda ; en este caso, se hará la reduccion segun el curso del cambio i los usos del comercio.

TITULO X.

De la prescripcion de las obligaciones peculiares del comercio marítimo.

Art. 519. Prescriben en seis meses las acciones para el cobro del pasaje, de los fletes de la nave i de la contribucion a las averías comunes.

Los seis meses principiarán a correr, en el primer caso, desde el arribo de la nave, i en el segundo i tercero desde la efectiva entrega de las mercaderías que adeuden los fletes i la contribucion ; pero si el Capitan solicitare judicialmente el arreglo de la avería, el plazo indicado correrá desde la terminacion del juicio.

Art. 520. Prescriben en un año las acciones dirijidas a obtener el pago:

1.° De los suministros de madera i demas objetos necesarios para construir, reparar, pertechar i aprovisionar la nave.

2.° De los salarios debidos a los artesanos i obreros por trabajos ejecutados en la construccion o reparacion de la nave, o del precio de las obras destinadas al servicio de la misma.

3.° De los alimentos o dinero suministrados a la tripulacion por órden del Capitan.

4.° De los salarios i gratificaciones debidas a los sobrecargos, oficiales i tripulacion de la nave.

Tambien prescribe en un año la accion para obtener la entrega de la carga.

Art. 521. En los tres primeros casos, el año se contará desde el momento de la entrega, si dentro de él hubiere estado fondeada la nave, por el espacio de quince dias en el puerto donde se hubiere contraido la deuda.

Si así no fuere, los acreedores conservarán su accion aun despues de vencido el año, hasta que fondee la nave i quince dias mas.

En los dos últimos casos del artículo anterior, el año correrá desde que la nave sea admitida a libre plática.

Art. 522. Las acciones procedentes de un préstamo marítimo o de un seguro, prescriben en cinco años, contados desde la fecha del respectivo contrato, sin perjuicio de las prescripciones especiales referentes a la accion de dejacion.

Art. 523. La prescripcion de la accion de dejacion no estingue la accion de avería.

Art. 524. Siempre que el deudor firme pagaré, otorgue escritura pública de débito o acepte un saldo de cuenta, o que el acreedor lo interpele judicialmente, las acciones enunciadas en los artículos 519, 520 i 522 prescribirán en los plazos que establezca la ley civil del respectivo Estado.

Art. 525. El acreedor podrá deferir el juramento al deudor que alegue cualquiera de las prescripciones establecidas en los precitados artículos, sobre si el pago ha sido o no efectuado.

Podrá tambien deferirlo a la viuda i los herederos del deudo, o a los tutores o curadores de éstos, si fueren menores, para que declaren si saben o no qué se debe al acreedor realmente.

Art. 526. Son inadmisibles:

1.ª La accion contra el Capitan i aseguradores por la avería particular o comun que hubieren sufrido las mercaderías, siempre que éstas sean recibidas sin protesta.

2.ª La accion de avería contra el fletador, toda vez que el Capitan entregue las mercaderías i reciba el flete sin protestar.

3.ª La accion dirijida al resarcimiento de la avería causada por abordaje, si el Capitan no hubiere protestado oportunamente.

Esta disposicion no se estiende al caso en que el abordaje cause la pérdida total de la nave.

Art. 527. Las protestas enunciadas en el precedente artículo no producirán efecto alguno:

1.° Si no fueren hechas i notificadas dentro de setenta i dos horas, en los casos designados en los dos primeros números, i de veinticuatro en el qne espresa el tercero.

2.° Si hechas i notificadas en los plazos indicados, no se entablare demanda dentro de dos meses contados desde la fecha de la respectiva protesta.

Art. 528. Haciéndose por protesta la entrega de mercaderías visiblemente averiadas, las setenta i dos horas serán contadas desde que la recepcion queda enteramente concluida.

En todo caso, si la avería no fuere visible, el plazo correrá desde el momento en que las mercaderías ingresen al almacen del asegurado.

Si la apertura de los bultos en la Aduana, a presencia del asegurado, o un accidente cualquiera conocido por éste, manifestare la existencia de la avería ántes que las mercaderías hubiesen sido introducidas a sus almacenes, el plazo enunciado correrá desde el descubrimiento de la avería.

Art. 529. Las veinticuatro horas correrán, en el caso de abordaje, sea cual fuere el lugar donde haya ocurrido, desde el primer momento en que el Capitan pueda protestar.

Art. 530. Los aseguradores no podrán oponer la inadmisibilidad i

caducidad que pronuncian los artículos 526 i 527, si ántes de la entrega las mercaderías fueren vendidas a solicitud de algun acreedor del asegurado,

Pero podrán oponerlas habiendo entrega i recepcion de mercaderías, sea cual fuere la accion a que dé lugar el daño que éstas hubieren sufrido.

Art. 531. Tampoco podrá alegar el fletador las escepciones que establecen los artículos 526 i 527, si hallándose en la nave al tiempo del siniestro, hubieren firmado el acta de echazon, o si ántes de recibir las mercaderías i pagar el flete, hubiere convenido por escrito con el Capitan en el arreglo de la avería.

Art. 532. Las acciones que no procedan de alguna de las causas mencionadas en el presente título, prescribirán por el trascurso de los términos señalados en la lei civil del respectivo Estado.

Dado en Bogotá a treinta de junio de mil ochocientos setenta.

El Presidente del Senado de Plenipotenciarios,

MANUEL DE J. QUIJANO.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

J. DEL C. RODRIGUEZ.

El Secretario del Senado de Plenipotenciarios,

Eustacio de la Torre N.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

Jorje Isaacs.

Bogotá, julio 11 de 1870.—Publíquese i ejecútese.

(L. S.) EUSTORJIO SALGAR.

El Secretario de lo Interior i Relaciones Esteriores,

FELIPE ZAPATA.

NOTA: Este Código fué modificado por la lei 10 de 11 de marzo de 1873, i la presente edicion fué dispuesta por el Congreso del mismo año.

CODIGO DE COMERCIO.

INDICE JENERAL DE LAS MÁTERIAS QUE CONTIENE.

Pájinas.

TÍTULO I—Preliminar 3
TÍTULO II—De las naves mercantes, i de los propietarios i copropietarios de ellas 3
CAPÍTULO I—De las naves mercantes 3
CAPÍTULO II—De los propietarios i copropietarios 8
TÍTULO III—De las personas que intervienen en el comercio marítimo 10
CAPÍTULO I—Del naviero o armador 10
CAPÍTULO II—Del Capitan 14
CAPÍTULO III—Del piloto, contramaestre i sobrecargo 23
Seccion 1.ª—Del Piloto 23
Seccion 2.ª—Del contramaestre 23
Seccion 3.ª—Del sobrecargo 24
TÍTULO IV—De los contratos de los hombres de mar 25
TÍTULO V—Del fletamento, del conocimiento i de los pasajeros 30
CAPÍTULO I—Del fletamento 30
Seccion 1.ª—Definiciones i reglas 30
Seccion 2.ª—De la capacidad para fletar la nave i de la póliza del fletamento 30
Seccion 3.ª—De los derechos i obligaciones del fletador 32
Seccion 4.ª—De los derechos i obligaciones del fletador 35
Seccion 5.ª—De la rescision del fletamento 38
CAPÍTULO II—Del conocimiento 39
CAPÍTULO III—De los pasajeros 42
TÍTULO VI—De los riesgos i daños del trasporte marítimo 43
CAPÍTULO I—De las averías en jeneral 43
Seccion 1.ª—Definiciones i reglas 43
Seccion 2.ª—De la avería comun, de la resolucion de la avería i de la echazon 44
Seccion 3.ª—De la justificacion, regulacion i repartimiento de las avarías comunes 47
Seccion 4.ª—De la avería particular 50
CAPÍTULO II—Del abordaje, de la arribada forzosa, del naufrajio i varamiento . 51
Seccion 1.ª—Del abordaje 51
Seccion 2.ª—De la arribada forzosa 52
Seccion 3.ª—Del naufrajio i varamiento 54
TÍTULO VII—Del préstamo a la gruesa, o a riesgo marítimo 57
CAPÍTULO I—De la naturaleza, forma i rejistro del préstamo, de la cesion de la póliza i de la capacidad de las personas 57
Seccion 1.ª—Definiciones 57
Seccion 2.ª—De la forma i rejistro del préstamo i de la cesion de la póliza 57
Seccion 3.ª—De las personas capaces para dar o tomar a la gruesa 58
CAPÍTULO II—Del capital i premio de las cosas afectas al préstamo. i de los derechos i obligaciones del prestador i prestamista 59
Seccion 1.ª—Del capital i premio de las cosas afectas al préstamo 59
Seccian 2.ª—De los derechos i obligaciones del prestamista i prestador 61
TÍTULO VIII—Del seguro marítimo 64
CAPÍTULO I—De la forma interna i esterna del seguro marítimo 64
Seccion 1.ª—De la forma interna del seguro 64
Seccion 2.ª—De la forma esterna del seguro 67
CAPÍTULO II—De las obligaciones i derechos que produce el seguro 68
Seccion 1.ª—De las obligaciones i derechos del asegurador ... 68
Seccion 2.ª—De las obligaciones i derechos del asegurado. 72
TÍTULO IX—Del contrato de cambio 76
TÍTULO X—De la prescripcion de las obligaciones peculiares del comercio marítimo. 78

ÍNDICE ALFABÉTICO

DEL CODIGO DE COMERCIO.

A

Artículos.

ABANDONO *de la nave*—Cuándo puede hacerlo el naviero, sus efectos i forma ..... 75 a 79
— De la guardia de la nave, es causa legal para la despedida del Capitan 4, 63
— Se prohibe al Capitan abandonar la nave miéntras haya esperanza de salvarla 17, 100
— Es prohibido al Capitan dejar a ningun hombre de mar en puerto estranjero 20, 100
— Cuando el Capitan lo resuelve, caso de no poderla salvar, lo que debe estraer de ella 8, 98
ABORDAJE—Nave que soporta el fortuito 321
— Ocasionado por dolo, neglijencia o impericia del Capitan o tripulacion de una de las naves que se choquen, el daño será indemnizado por el culpable 322
— Cada nave soporta el daño que le sobrevenga, siendo causado por hecho de los dos Capitanes 322
— En los casos de abordaje culpable, de qué responde el Capitan al naviero 323
— Ocasionado cuando la nave es dirijida por piloto leman, reclama contra éste el Capitan 324
— En caso de duda acerca de la causa del abordaje, cómo se reparte el daño 325
— Cuándo se reputa fortuito i cuándo culpable 326
— Cuándo se presume que la pérdida de la nave ha sido causada por el abordaje 327
ACCIONES *inadmisibles*—Cuáles por prescripcion i falta de protesta ..... 526 a 532
ACTA *de reconocimiento* del estado de la nave, en qué libro se consigna i quiénes la firman ..... 3.° 90
— De nacimientos o muertes a bordo, copias que deberá entregar el Capitan ..... 8.° 99
ADMINISTRADOR *de la nave*—Para constituirlo no siendo copartícipe se necesita el consentimiento unánime de todos los condueños 41
— Tiene las mismas facultades que el naviero 42
AJENTES—Véase *consignatarios*.

ALTA MAR—El Capitan levanta actas de los nacimientos i muertes ocurridos en la nave en alta mar i dónde las inscribe. 15, 89
— Testamentos que recibe i autoriza el Capitan. 14, 89
APAREJOS—Nombre colectivo que designa palos, botes, anclas, cables, jarcias, &.ª ..... 5.°
— No designa el *armamento*, *vituallas*, flete devengado i salarios. 5.°
ARMADOR—(Véase *naviero.*)
ARRESTO—El Capitan lo impone a reos de delitos cometidos a bordo de la nave ..... 3.° 89
ARRIBADA *a un puerto de la Union*—Lo que debe hacer el Capitan a su llegada ..... 7.° 98
— Puerto de, neutral, cuándo debe el Capitan llegar a él 15, 98
— Protesta que debe hacer el Capitan al llegar a él por las pérdidas o averías recibidas en la nave o el cargamento 17, 98
— *forzosa*—Cuál es 328
— Cuándo es lejítima i cuándo no 329
— Justas causas de arribada 330
— Casos en que no lejitima la arribada la justicia de la causa 331
— A quién corresponde la resolucion 332
— Los cargadores serán citados a la junta 332
— En qué forma se redacta, firma i presenta la acta 332
— Los gastos de la arribada lejítima, cuando son de la nave i del cargamento, o solo de la nave 333
— Los gastos de la arribada ilejítima son del naviero 333
— Casos en que el Capitan podrá descargar las mercaderías en el puerto de arribada forzosa 335
— Protesta que hará el Capitan 336
— Cuándo pide el Capitan nombramiento de peritos 337
— Arbitrios que empleará el Capitan para cubrir ciertos gastos.. 338
— Cuenta que el Capitan debe dar al cargador o consignatario, cuando se decrete el depósito 339
— Cuándo pedirá el Capitan la venta de las mercaderías en mal estado. 339
— Cuándo deberá el Capitan continuar viaje 340
— Cómo debe hacerlo si hai temor de enemigos o piratas 340
— La custodia de las mercaderías descargadas corresponde al Capitan, i salvos los casos fortuitos o de fuerza mayor será personalmente responsable de su conservacion 341
ASEGURO, ASEGURADOR I ASEGURADO—(Véase *seguro marítimo.*)
AVERIAS—Cuáles son en la acepcion legal de la palabra 277
— Cuáles no lo son en los casos ordinarios 278
— Gruesa o *comun*, simple o particular 280
— Reglas sobre la avería comun, resolucion de ella i de la echazon. 281 a 295
— Reglas sobre la justificacion, regulacion i repartimiento de las averías comunes ..... 296 a 351
— *Avería particular*, cuál es 316
— Cuáles pertenecen a esta clase 317
— Quién la soporta 318
— Casos esceptuados de la regla anterior 319
— Cuándo la pagan los aseguradores 320
AVISOS—Se publican en los periódicos de la venta judicial de las naves 35
— La publicacion de ellos se hace constar en el espediente so pena de nulidad i de daños i perjuicios 35
— (Véase *carteles*).

B

BARATERIA DE PATRON, qué se conoce con este nombre.... 2.° 391
BIENES *del pasajero* u hombre de mar que muere en la nave, deben inventariarse por el Capitan i *ponerlos en custodia*... 13, 98
BITÁCORA cuadernos de, que debe llevar el piloto de la nave i lo que debe anotar en él..... 2.° 110
BLOQUEO—Habiéndolo en el puerto del destino de la nave, arribará al mas inmediato que se encuentre libre..... 15, 98
— Esperará allí el alzamiento del bloqueo o las órdenes del naviero i cargadores..... 15, 98

C

CABOTAJE—Qué se entiende por el comercio de..... 3.°
CAPA—Será pagada al Capitan en la misma proporcion que los fletes 227
CAPITANES *de naves*—No pueden adquirir por prescripcion la propiedad de la nave que gobiernan a nombre de otro 11
— Sus sueldos, gratificaciones i desembolsos, son créditos privilejiados sobre la nave o su precio—inciso..... 5.° 20
— Escepto si se hubieren ajustado a la parte o al flete..... 5.° 20
— Las deudas contraidas por ellos en beneficio de la nave, durante el último viaje, son créditos privilejiados..... 6.° 20
— No están autorizados, por razon de su oficio, para enajenar las naves..... 33
— Solicitud que pueden hacer..... 33
— Es el jefe superior de la nave. La tripulacion i pasajeros le deben respeto i obediencia..... 80
— Es delegado de la autoridad pública para la conservacion del órden en la nave i salvacion de pasajeros &.ª..... 81
— Está obligado a respetar i cumplir las leyes i reglamentos fiscales, de marina, de policía i sanidad de los puertos..... 82
— No puede ser Capitan el menor de edad, ni el mayor sin ciertos requisitos..... 83
— Contratado para un viaje, debe emprenderlo i acabarlo personalmente..... 85
— Cuándo puede exijir el pago íntegro de sus sueldos 86
— Sus atribuciones i deberes por razon de su oficio..... 88 a 99
— Prohibiciones que se les hacen..... 100
— Responsabilidad civil a que se sujetan..... 101 a 105
— Id. criminal como reo de hurto..... 106
— Se inhabilitan por diez años, en qué casos..... 107
— Cesan sus atribuciones i responsabilidad cuando hai sobrecargo..... 121
— Despedida del Capitan copartícipe, cuándo se surte..... 60
— Causas legales de despedida del Capitan 63
— Dará a los hombres de mar copia de sus contratos 127
— Multa de 10 a 40 pesos en que incurre si ajusta algun hombre de mar a sabiendas de su empeño anterior 130
CARGAMENTOS libro de, que debe llevar el Capitan..... 2.° 90
— Asientos en este libro..... 214
CARTAS DE NAVEGACION—El piloto debe proveerse de las necesarias ..... 1.° 110

CARTELES O AVISOS—La venta judicial de las naves no tendrá lugar sin el anuncio por medio de dichos carteles durante diez i ocho dias..... 35
— Dónde se fijan los carteles..... 35
— Se hará constar en el espediente la fijacion de carteles..... 35
— (Véase *avisos*).
CERTIFICADO *de matrícula* de la nave que debe sacar el Capitan ántes de emprender viaje..... 1, 90
CIVIL COMUN—La lejislacion, debe entenderse la del respectivo Estado en donde debe tener aplicacion..... 8.º 114
COMERCIO *marítimo*—Comprende el *esterior de cabotaje* i costanero de la Union..... 1
— (*Tribunales de*) se entiende dicho de los que hagan sus veces. 4
COMPETENCIA *de los Estados*—Son de la, las materias no comprendidas en el Código de comercio, ni en las leyes sobre navegacion marítima o de rios que bañan mas de un Estado, aun cuando incidentalmente se rocen con el comercio esterior, el costanero o fluvial..... 2
CONOCIMIENTO o *póliza de carga*—Qué se llama así..... 238
— Cosas que debe contener..... 239
— Cuántos orijinales se estienden i para quiénes..... 240
— Dentro qué término los presenta el cargador al Capitan; quiénes lo firman..... 241
— Si el Capitan o sus parientes fuere cargador, quiénes firman los conocimientos..... 242
— Pueden ser estendidos a la órden al portador o a favor de persona determinada..... 243
— Cómo se trasfieren en tales casos los derechos del fletador.... 243
— Qué puede oponer el fletador..... 243
— Cómo indica el Capitan en el conocimiento que recibe carga sin conocerla..... 244
— En qué caso responde el Capitan apesar de tal indicacion.... 244
— Los cargadores restituyen al Capitan todos los conocimientos, en qué casos..... 245
— Cuándo es responsable el Capitan de la carga al portador lejítimo de los conocimientos..... 245
— Fianzas que deben prestar los cargadores cuando no devuelven los conocimientos..... 246
— No otorgando las fianzas, el Capitan no puede ser compelido a entregar la carga ni a firmar nuevos conocimientos..... 246
— Revalidacion de los conocimientos cuándo puede exijirse al sucesor del Capitan..... 247
— El Capitan que revalida los conocimientos de su antecesor, a qué responde..... 247
— Cuándo debe el portador de un conocimiento a la órden presentado al Capitan..... 248
— Si omite hacerlo, son de su cargo ciertos gastos..... 248
— Cláusula del conocimiento que hace responsable al portador de las obligaciones contenidas en la póliza del contrato..... 249
— Cuándo i cómo devuelve el consignatario al Capitan los conocimientos..... 250
— Siendo moroso en la entrega, a qué responsabilidad se sujeta el consignatario..... 250
— Caso en que no incurre en mora..... 250
— Cuándo se prohibe al Capitan hacer entrega de la carga..... 251
— Cuándo pone el Capitan la carga a disposicion del Tribunal de

Comercio 252
— Cuándo hacen fe los conocimientos 253
— Hallándose disconformes los conocimientos a cuál se estará... 254
— En defecto de póliza de fletamento, cómo se entiende ajustado. 255
— Cómo se resuelven las dudas que ofrezca la póliza de fletamento 255
— Cancela los recibos provisionales de fecha anterior del Capitan i sus subalternos 256
— Escepcion inadmisible al Capitan 257
— Las demandas entre Capitan i cargador referentes a la carga se apoyan en los conocimientos 258
— Sin la exhibicion de éstos no se les dará curso 258
CONSIGNATARIOS *de las naves estranjeras* en los puertos de la Union, responden de cualesquiera impuestos nacionales del Estado i municipales establecidos o que se establezcan sobre dichas naves. (Véase *ajentes*) 36
— ajentes de las naves estranjeras son representantes del naviero. 36
CONTRAMAESTRE—Reemplaza al piloto i al Capitan por imposibilidad o inhabilitacion de éstos 114
— Es el jefe inmediato de la tripulacion 115
— Sus obligaciones i responsabilidad ..... 116 i 117
CONTRATO DE CAMBIO—(Véase *letras.*)
— *De los hombres de mar* ..... 124 a 158
COPROPIETARIOS O COPARTÍCIPES de la nave, sus derechos i obligaciones ..... 39 a 52
COSTANERO—Qué se entiende por 3
CUENTA I RAZON, *libro de,* que debe llevar el Capitan 2, 20
— Asientos en dicho libro 93
— Pérdidas o deterioros que se anotarán 10, 90

D

DAÑOS—En qué casos responde de ellos el Capitan ..... 102 a 104
— Cuándo no es responsable el Capitan 105
— Responde el piloto de ellos 112
— Id. el contramaestre 117
— Id. los hombres de mar 131
DESPEDIDA del Capitan i de los hombres de mar, causas legales para ella 63
DIARIO DE NAVEGACION, libro que debe llevar el Capitan... 2, 90
— En él se consigna el acta de reconocimiento del estado de la nave 3, 90
— Qué debe anotarse en él 92
— Anotacion que firmará el Capitan 3, 98
— Visarlo en qué caso i por quién 17, 98
— Protesta que el piloto debe poner en él 111
DOLO—El Capitan condenado por dolo queda inhabilitado por diez años 107
— Cometido por el piloto cómo se castiga 112
— Id. por el contramaestre 117
(Véase *baratería de patron.*)
DUEÑOS o *propietarios* de naves colombianas pueden serlo los estranjeros domiciliados en el territorio de la Union ..... 37 i 38.

E

ECHAZON de la carga, pertrechos o aparejos para salvar la nave. 12.° 89
— Forma i órden en que debe hacerse..... 291 i 294
EMBARGO *de las naves*—Los acreedores privilejiados pueden pedirlo en cualquier puerto de la República donde ella se encuentre..... 28
— Los acreedores comunes solo pueden pedirlo hallándose en el puerto de la matrícula o armamento..... 28
— No se decreta si la deuda no estuviere probada como para el arraigo..... 28
— No puede decretarse el de la nave despachada, salvo por las deudas para aprestarla i aprovisionarla para el viaje..... 29
— Fianza que se admite en tal caso..... 29
— No se decreta por deudas particulares de un copartícipe..... 30
— De naves estranjeras surtas en los puertos de la Union, se decreta por deudas contraidas en territorio colombiano..... 31
— Hecho el, se inventarian los aparejos, pertrechos i vituallas... 32
ESTRANJEROS *domiciliados* en el territorio de la Union pueden ser dueños de nave colombiana..... 37
— Quedan sometidos a las leyes de navegacion i providencias del Presidente de la Union en caso de guerra con la nacion a que pertenezcan..... 38

F

FLETADOR—Sus derechos i obligaciones..... 199 a 227
FLETAMENTO *de la nave* qué contrato es..... 160
— Es total o parcial..... 161
— El total cuál es..... 161
— El parcial es puro o condicional..... 162
— Cuál es el puro..... 162
— Cuál el condicional..... 163
— *A carga jeneral*, cuándo se entiende cumplida la condicion... 163
— De las naves estranjeras en los puertos de la Union, están sujetos a las disposiciones de este Código, aunque el Capitan sea tambien estranjero..... 164
— Ajustado fuera de la Union, se sujetarán a las mismas disposiciones en cuanto a la carga i a cualquier otro acto que debe ser realizado en territorio colombiano..... 164
— Solo el naviero puede celebrar el contrato de fletamento..... 165
— En qué caso puede el Capitan ser fletante..... 166
— *Fletante* i *fletador*, quiénes se llaman así..... 2, 160
— Cualquiera que tenga capacidad para contratar puede ser fletador..... 167
— Debe ser redactado por escrito, i cuando no se pueda con testigos..... 168
— *Póliza de fletamento*, qué es i de cuántos modos puede ser..... 168
— Cuántos ejemplares se estienden de la pública u oficial i cómo se firma..... 168
— Cuándo hacen fe en juicio las pólizas estendidas con intervencion de corredor..... 169
— Discordando los ejemplares de las pólizas a cuál se dará fe.... 169
— Cuándo hacen fe las pólizas privadas..... 170
— Negadas las firmas de las pólizas, cómo se justifican la exis-

tencia i las condiciones del fletamento..... 170
— Qué debe espresar la escritura de fletamento..... 171
— Qué pueda exijir el fletador cuando se declara en la póliza mayor porte en la nave..... 172
— Indemnizacion que en todo caso se debe al fletador, salvas dos escepciones..... 172
— Declarado menor porte que el de la nave lo que sucede para el fletador i para el fletante segun las condiciones del fletamento 173
— Cuándo debe el fletante indemnizar a los fletadores a *carga jeneral*, aunque en la póliza se designa con esactitud el porte de la nave..... 174
— Cuando se oculta en la póliza el verdadero pabellon de la nave, qué derecho tiene el fletador i cuál el deber del fletante..... 175
— Término de 15 dias útiles para la carga i descarga en los puertos de la Union, si no se designa plazo en la póliza..... 176
— Término de tres dias en el mismo caso i para las naves de cabotaje..... 176
— En los puertos estranjeros, en defecto de convenio, se hará la carga i descarga a los usos locales..... 176
— Las *estadías* i sobre-estadías se arreglarán a los usos locales, en caso de omitirse en la póliza la duracion de ellas..... 177
— *rescision*-casos de..... 229 a 237
FLETANTE—Sus derechos i obligaciones..... 178 a 198
FLETES—cuándo se deben..... 217
— Cuándo son exijibles..... 222
— Cuándo no se deben..... 219

G

GRUESA—(Véase *préstamo a la gruesa.*)

H

HOMBRES DE MAR, *jente de mar*, lo mismo que *tripulacion*.... 124
— A quiénes comprende..... 124
— En qué consiste el contrato que celebran..... 125
— Su ajuste por *viaje* o por *mes*..... 126
— Su ajuste del *flete* o a *la parte*..... 126
— Cómo se estienden sus contratos..... 127
— Cuál libro hace fe en casos de dudas..... 127
— El Capitan les dará copia de sus contratos..... 127
— A falta de convenio escrito, se estará a la costumbre para las condiciones..... 128
— En caso de duda se entienden ajustados por ida i vuelta..... 129
— Contratados en dos naves, no vale el segundo contrato..... 130
— Qué pierden en dicho caso..... 130
— Cuándo responden de daños por impericia..... 131
— Cuándo puede ser despedido..... 132
— Tienen derecho a ser alimentados a bordo..... 133
— Enfermos, heridos o mutilados durante la navegacion ganan siempre salario..... 134
— Gastos de su curacion..... 134
— Muertos en defensa de la nave, cómo se les considera..... 135
— Sus herederos qué derechos tienen..... 136
— Cuándo puede exijir el pago de sus salarios..... 137

— Regla para el caso de apresamiento o naufrajio..... 138
— Reliquias de la nave i el flete están afectos privilejiadamente al pago de salarios..... 138 i 139
— En caso de salvamento qué se les abona..... 138 i 139
— Esencion de que gozan..... 140
— La nave i flete responden de los salarios..... 141
— Casos en que pueden rescindir su empeño..... 142
— Se les prohibe demandar al Capitan durante el viaje, salvo por maltrato..... 143
— No pueden cargar mercaderías por su cuenta sino con qué condiciones..... 144
— Sus obligaciones..... 145
— Cuándo principian i terminan estas obligaciones..... 146
— Cuándo se estinguen..... 147
— Caso de revocacion del viaje qué perciben..... 148
— Otros casos de revocacion del viaje..... 149 a 151
— Causas justas para la revocacion del viaje..... 152
— Causas legales para su despedida..... 63
— Sus derechos en ciertos casos de revocacion o de prolongacion de viaje..... 153 a 158
— El Capitan da cuenta al del puerto de los hombres que falten en la tripulacion por desercion, muerte o cualquiera otra causa, i le entrega el inventario i los bienes de los fallecidos. 7, 99
— Los hurtos que cometen, daños por riñas responde el Capitan de ellos..... 102

I

INFORMACION—El Capitan de la nave levanta la del delito cometido en ella i entrega los delincuentes a la autoridad competente..... 3,° 89
INSTRUMENTOS—El piloto de la nave debe proveerse de los necesarios para la navegacion..... 1,° 110
INVENTARIO—De las provisiones, anclas &.ª que debe hacer el Capitan ántes de salir del puerto..... 10,° 90
— Con intervencion de quiénes se levanta..... 10,° 90
— Caso en que podrá omitirse..... 10,° 90
— De los papeles i bienes del pasajero u hombre de mar que muera en la nave..... 13,° 98
— Cómo se levanta este inventario..... 13,° 98

L

LEMANES—(Véase *pilotos.*)
LETRAS DE CAMBIO—Cuáles leyes arreglan lo relativo a sus jiros..... 507
— En qué plazos se presentan..... 508
— La falta de presentacion de la letra de qué no exonera al librado teniendo provision..... 509
— Protesto en caso de negarse la aceptacion..... 510
— Derechos del portador en caso de no aceptacion..... 511
— Cuáles pierde el portador omiso..... 512
— Cómo debe exijir el pago..... 513
— Cuáles se entienden *perjudicadas*..... 514

— Omitido el correspondiente aviso de qué daños responde el portador 515
— La caducidad de la letra perjudicada, cuándo no tendrá efecto. 516
— En defecto de pago de la letra, qué derechos tiene el portador. 517
— En qué moneda son pagaderas las letras jiradas sobre cualquier punto del territorio colombiano, i cómo 518

M

MATRÍCULA, *certificado de*—Debe el Capitan ántes de emprender viaje proveerse de dicho certificado, i de otros documentos 1, 90
MERCADERÍAS—Deben ponerse en tierra las que clandestinamente se hubieren introducido de mas en las naves 6, 90
— No deben admitirse a bordo las visiblemente averiadas, mermadas o mal acondicionadas 8, 90
— Debe el Capitan mencionar en los recibos parciales i los conocimientos el vicio que en ellas notare 8, 90
— Sin esta mencion se presume que el Capitan las recibió sanas, íntegras i en buen acondicionamiento 8, 90
— De las cargadas en la nave debe el Capitan remitir o entregar al naviero un estado esacto i completo, con los nombres i domicilios de los cargadores i fletes estipulados 9, 90
— Del Capitan, cuándo i cómo pueden los acreedores hacerlas embargar 96
— Entregadas en rescate de la nave, se anotan en el libro respectivo i formalizando la correspondiente protesta 6, 98
— Lleva el Capitan razon individualizada de las que entrega parcialmente i la copia en el libro de cargamentos 6, 99
— No puede el Capitan cargarlas por su cuenta particular sin permiso del naviero o del que hubiere fletado íntegramente la nave 9, 99
— Las arrojadas al mar o entregadas a piratas por composicion, no debe el Capitan dar razon de ellas a los interesados ántes de que se lo ordene el Tribunal de Comercio 19, 99
— Las de retorno las compra el sobre-cargo 120
— Las vendidas para cubrir las necesidades urjentes de la nave, a qué precio deberá pagarlas el Capitan 10 89
— Paga el flete íntegro de sus mercaderías el cargador que se opone a la venta de ellas i las hace descargar 89

N

NAVES *mercantes*—La palabra *nave* lo que comprende 5
— Son muebles en lo jeneral 7
— Responden de las deudas comunes i privilejiadas del propietario. 7
— Pueden ser perseguidas en poder de terceros 7
— Están sujetas a todas las modificaciones que introduce este Código, a su condicion de muebles 7
— Conservan su identidad, aun cuando las materias de que se formen sean despues cambiadas 8
— Deshecha i reconstruida la nave cómo se reputa 8
— Cuándo se consideran colombianas 9
— Por cuáles modos se adquiere su dominio 10

— Qué se requiere para adquirirlas por prescripcion..... 11
— El Capitan no puede adquirir por prescripcion la propiedad de la nave 11
— Construidas con maderas ajenas a qué queda sometida su adquisicion..... 12
— Adquiridas por construccion cuándo podrán navegar..... 13
— Su apresamiento i comiso son declarados por los tribunales competentes 14
— Cómo se trasmite la propiedad de las naves colombianas vendidas en el estranjero..... 15
— La enajenacion de la nave, qué cosas importa..... 16
— Vendida la nave en viaje a quién corresponde el flete..... 17
— Cómo se justifica el dominio de ellas contra terceros..... 18
— Nota que deberá dar el vendedor de ellas 19
— Cuáles créditos son privilejiados sobre la nave o su precio.... 20
— A qué se estienden estos privilejios..... 21
— Cómo serán graduados los créditos..... 22
— Cuáles son los medios justificativos de los créditos 24
— Cómo se estinguen los privilejios..... 25
— Cuándo se entiende que navega a nombre del nuevo propietario 25
— Pendientes las responsabilidades de la nave, qué pueden solicitar los acreedores..... 26
— Cuándo se dicen en viaje ; efectos que produce 27
— El embargo i remate de la nave dónde puede pedirse..... 28
— Despachada la nave por cuáles deudas puede ser embargada.. 29
— Fianza que se admite en tal caso..... 29
— No pueden ser embargadas i ejecutadas por deudas particulares de un copartícipe 30
— Las naves estranjeras surtas en los puertos de la Union pueden ser embargadas i detenidas en ellos por deudas contraidas en territorio colombiano..... 31
— Inventario que debe hacerse de la nave embargada..... 32
— Los capitanes, maestres i patrones no están autorizados por razon de su oficio para enajenar las naves de su mando..... 33
— En estado de innavegabilidad i durante el viaje qué pueden solicitar los capitanes &.ª..... 33
— Venta que en tal caso autorizará el Tribunal de Comercio.... 33
— Solicitud e informacion que se hará ante el Cónsul colombiano. 34
— Formalidades de la venta judicial 35
— Su reparacion—Los condueños deben contribuir a ella proporcionalmente 48
— La minoría de condueños, su derecho para la reparacion 48
— Otros derechos sobre reparacion de la nave..... 49 a 51
— *Franca de quilla i costados*, cuándo debe ponerse 4, 90

NAUFRAJIO I VARAMIENTO—Perdida la esperanza de salvar la nave, i permitiéndolo la urjencia del caso, qué debe hacer el Capitan..... 342
— Obligaciones que debe cumplir el Capitan si se resuelve el abandono 342
— De la nave que va en convoi, cómo se distribuye lo salvado .. 343
— Mercaderías náufragas a dónde son conducidas 344
— En qué caso podrá el Capitan arribar al puerto del destino de las mercaderías náufragas..... 345
— Dichas mercaderías responden del flete..... 346
— Qué debe hacerse con las que se encuentren..... 347

— Cuándo se mandarán vender..... 348
— Ninguna persona privada podrá entrar en la nave so pretesto de socorrerla o salvarla, sin permiso del Capitan 349
— Obligaciones de los que tengan conocimiento de naufrajio o varamiento en las costas de la Union 350
— Deberes del funcionario público a quien se denuncie un naufrajio o varamiento 351
— (Véase *salvamento.*)
NAVIERO o *armador*—Qué se entiende por tal..... 53
— Puede serlo el propietario i tambien un estraño 54
— Sus atribuciones i deberes..... 55 i 56
— Casos en que cesa la responsabilidad del naviero 67
— No responde de las obligaciones del Capitan en su provecho particular i de otros..... 68
— Cómo podrá demandar el acreedor al naviero..... 69
— Abandono de la nave i de los fletes para librarse de responsabilidad por los hechos del Capitan &.ª..... 70
— Cuándo no ha lugar al abandono de la nave..... 71 i 73
— La pérdida de la nave no estingue la facultad de abandonarla. 75
— Puede abandonar la nave despues de embargada..... 76
— El abandono no trasfiere la propiedad de la nave..... 77
— El abandono a favor de uno de los acreedores estingue las acciones de los demas contra el naviero..... 78
— El abandono se hace en instrumento público i se notifica a los acreedores 79

O

OBLIGACIONES peculiares del comercio marítimo. (Véase *prescripcion.*)

P

PASAJEROS—El precio del pasaje lo fija el Tribunal de Comercio en defecto de convenio entre el Capitan i el pasajero..... 259
— Deben ser alimentados por el naviero en las embarcaciones mayores, a ménos de espresarse lo contrario..... 260
— Cómo se entiende en las embarcaciones menores..... 260
— La alimentacion debe ser tan buena como la que se da al Capitan 260
— Qué derecho tiene el Capitan con el pasajero qué se embarca clandestinamente..... 261
— Cuándo deben embarcarse..... 262
— No podrán bajar a tierra sin permiso del Capitan, cuando la nave se hallare pronta a darse a la vela..... 263
— No puede ceder a otro su pasaje sin consentimiento del Capitan 264
— Cuándo paga la mitad del pasaje, i cuándo todo..... 265
— Cuándo se rescinde el contrato sin indemnizacion..... 266
— En caso de reparacion de la nave, qué derechos i deberes tienen..... 267
— Se prohibe al Capitan arribar o detenerse en parte alguna a solicitud o en el interes de los pasajeros..... 268
— Escepcion a esta regla..... 268

— Consumidas o inutilizadas las provisiones, qué debe hacer el Capitan..... 269
— A qué se subordina la obligacion de pagar el pasaje..... 270
— En caso de muerte del pasajero qué deben pagar los herederos. 271
— No se debe aumento de pasaje por los nacidos a bordo..... 272
— Son reputados cargadores de los objetos que ponen al cuidado del Capitan..... 273
— No responde el Capitan de los daños o pérdida que sufren los efectos que los pasajeros mantienen en su propia custodia, a ménos que procedan de hecho suyo o de la tripulacion..... 273
— Al pago del pasaje i de los gastos que causa el pasajero durante el viaje responden privilejiadamente los objetos que él introduce en la nave..... 274
— Deben al Capitan respeto i obediencia en lo relativo al servicio i seguridad de la nave, ademas prestarle su asistencia en todos los casos urjentes para la salvacion de ella..... 275
— Pueden ejercitar contra el Capitan las acciones que tienen contra el naviero..... 276
PENAS *correccionales*—El Capitan de la nave las impone a bordo a las personas que perturben el órden de ella, cometen faltas de disciplina i rehusen u omitan prestar el servicio que les corresponde..... 2, 89
PILOTO—Reemplaza al Capitan en ciertos casos..... 108
— Sus obligaciones..... 110
— Prohibiciones que se le hacen..... 111
— Su responsabilidad..... 112 i 113
— *Lemanes*—Debe el Capitan tomarlos en los casos espresados.. 11, 98
PREGONES—En la venta judicial de las naves cuántos se dan... 35
PRESCRIPCION de las acciones peculiares del comercio marítimo.
— Cuáles prescriben a los *seis meses*..... 519
— — *al año*..... 520
— — *a los cinco años*..... 521
— Término para ciertas protestas..... 526 i 532
PRESTAMO A LA GRUESA o *a riesgo marítimo* qué contrato es i sus condiciones..... 360
— Quién se llama *prestador* o *dador*, quién *prestamista* o *tomador;* i cómo el premio..... 360
— Puede ser hecho por tiempo limitado..... 361
— En caso de duda cómo se entiende hecho..... 362
— Deben los contratos a la gruesa celebrarse por escritura pública, oficial o privada..... 363
— Las pólizas oficiales o privadas cuándo hacen fe en juicio..... 363
— Son ineficaces en juicio los préstamos celebrados de palabra.. 363
— Salvo que el capital prestado no llegue a 200 pesos..... 363
— Qué deberá espresar la escritura..... 364
— Qué omisiones harán considerar el préstamo como terrestre... 365
— Toma de razon en la oficina de rejistro..... 366
— Omitida la toma de razon qué efectos produce..... 366
— En plaza estranjera donde no haya Cónsul no están sujetos a toma de razon..... 366
— Cuáles se anotan en el conocimiento..... 367
— Las pólizas de préstamo a la gruesa pueden ser otorgadas i cedidas en la misma forma que los conocimientos..... 368
— A plazo fijo o indeterminado cómo se exije el pago..... 369

— Se interpretan las cláusulas oscuras o dudosas a favor del tomador..... 370
— Quiénes pueden prestar a la gruesa..... 371
— Quiénes son hábiles para tomar préstamo..... 372
— En qué casos puede el Capitan contratar el préstamo..... 373 a 375
— En qué cosas puede hacerse el préstamo..... 376
— No está sujeto a tasa alguna, puede estipularse libremente el premio..... 377
— Cuáles cosas pueden ser obligadas al préstamo a la gruesa.... 378
— Sobre casco i quilla, qué se entiende afecto al pago..... 379
— Qué sobre carga o sobre objeto determinado..... 379
— Es nulo todo convenio para libertar al dador de la pérdida del capital prestado ni su premio..... 380
— Hasta qué suma puede tomarse a la gruesa..... 381
— Reglas sobre el esceso..... 382
— Sobre cuáles cosas no puede tomarse a la gruesa..... 383
— Sobre flete no devengado qué derecho confiere..... 384
— A qué se estiende el privilejio del dador..... 385
— Con facultad de *hacer escala* o por viaje redondo, qué i cómo quedan afectos..... 386
— Derechos i deberes del prestamista i prestador..... 387 a 408
PRESTAMO *a la gruesa*—Sobre casco, quilla i aparejo, puede tomar dinero el Capitan..... 8,° 89
— Informacion i autorizacion prévia..... 8,° 89
— Se prohibe al Capitan tomar dinero a la gruesa para sus negocios particulares..... 14,° 100
— No puede tomar dinero a la gruesa sobre el cargamento..... 15,° 100
— Pena que se impone al Capitan cuando toma dinero a la gruesa sin las formalidades del caso..... 106
— Si el Capitan es copropietario, puede contratar préstamo sobre la parte que tenga..... 14°, 100
PROPIETARIOS *de naves*— (Véase *dueños, sus derechos i obligaciones.*)..... 37 a 52
PROTESTA de letras de cambio. (Véase *letras.*)
PUERTO *bloqueado.* (Véase *bloqueo.*)
— De la *matrícula*—Aquel en donde se ajustan los hombres de mar o donde se hace el armamento..... 37 a 52
— Hallándose la nave en el puerto de su matrícula o armamento quién es responsable de los gastos de refaccion i demas que en ella se hagan..... 47
— Casos en los cuales el naviero debe costear el trasporte del hombre de mar, hasta el puerto donde se celebró el ajuste.. 4.ª pte. 61

R

REPARACIONES *de la nave* durante el viaje, las urjentes las dispone el Capitan..... 7,° 89
— Para costearlas puede el Capitan tomar dinero a la gruesa.... 8,° 89
RIESGOS I DAÑOS del trasporte marítimo — (Véanse *averías, abordaje, arribada forzosa, naufrajio, varamiento.*)
ROLL *de la tripulacion,* lo que debe espresar..... 91
RUMBO—Se prohibe al piloto mudar de, sin previo acuerdo del Capitan..... 111

S

SALVAMENTO de *nave o cargamento*—Reglas sobre el asunto... 349 a 354
— Casos de salvamento..... 355
— Estimacion de salarios..... 356 i 357
— Prima del primero que denuncie el naufrajio o varamiento.... 358
— Entrega de la nave salvada 359
SEGURO MARÍTIMO—Forma interna del seguro..... 409 a 430
— Forma esterna..... 431 a 443
— Obligaciones i derechos del *asegurador*..... 444 a 468
— Obligaciones i deberes del *asegurado*..... 469 a 505
SOBRECARGO—Es un factor nombrado por el marino..... 118
— Poder especial que debe otorgárseles..... 119
— Ejerce la administracion económica de la nave..... 120
— O cuida de la conservacion i venta de la carga..... 120
— En ningun caso podrá injerirse en las atribuciones privativas del Capitan..... 120
— Protesta que debe hacer..... 122
— Se le prohibe hacer negocio por su cuenta, sin permiso del comitente..... 123
— Cantidad que emplea en retornos..... 123

T

TRIPULACION—(Véase *hombres de mar.*)

V

VENTA en pública subasta de la parte de carga para cubrir las necesidades urjentes de la nave, la hace el Capitan con autorizacion judicial..... 10º 89
— De las naves, hecha en territorio estranjero, trasmite la propiedad segun las leyes o usos del lugar del contrato..... 15
— Importa la de todos los aparejos i pertrechos que le pertenezcan. 16
— Estando en viaje, los fletes corresponden al comprador..... 17
— Caso en que el flete pertenece al vendedor..... 17
— Se justifica contra terceros con la escritura pública..... 18
— Se entiende hecha con todas sus responsabilidades..... 19
— Judicial i estrajudicial estingue el derecho de los acreedores.. 1º, i 2,º 25
— Rescision de ella, pendientes las responsabilidades de la nave, pueden pedir la de la venta privada 26
— Voluntaria de la nave comun, no es acto de interes comun ... 44
VIAJE—Desde cuándo se considera 27
— *de la nave*—Comprende la ida, estada i vuelta siempre que las partes no acuerden otra cosa..... 161
VÍVERES—El Capitan puede obligar a los que tengan por su cuenta particular a que los vendan para el consumo comun. 11 89
— Cuándo puede usar de esta facultad 11 89
— Cómo se hará el pago de ellos 11 89